UN DONO D'ALI
Di
Richard Bach

Si dice che abbiamo dieci secondi

quando ci svegliamo al mattino, per ricordare quello che abbiamo sognato durante la notte. Note prese al buio, occhi chiusi, radunando i frammenti per scoprire cosa sta vivendo il protagonista del sogno, e cosa l'io sognante vorrebbe dire all'io sveglio.

Per un po' ho provato con un registratore, raccontando al risveglio i miei sogni a un apparecchietto a batteria nascosto sotto il cuscino. Non ha funzionato. Ricordavo per qualche secondo cosa era successo durante la notte, ma non sono mai riuscito a capire il significato di quei suoni registrati. C'era solo una voce gracchiante, antica e rimbombante come il rumore della porta di una cripta, come se il sonno fosse la morte stessa.

Carta e matita sono andate meglio e, quando ho imparato a non scrivere una riga sopra l'altra, ho cominciato a sapere che viaggi fa quella parte di me che non dorme mai. Tante montagne, in paesi di sogno, tanto volare, tanto imparare, tanti mari incastonati tra alte scogliere, tante cose che sembravano senza importanza e ogni tanto un raro momento che sarebbe potuto venire da una vita precedente, o da una ancora da vivere.

Non c'è voluto molto per accorgermi che i miei giorni erano sogni anche loro, e dimenticati nello stesso modo dei sogni. Quando non sono riuscito più a ricordare cosa era successo il giovedì prima, o magari anche solo il sabato, ho cominciato a tenere un diario delle giornate oltre che delle notti; per un bel po' di tempo ho temuto di aver dimenticato gran parte della mia vita.

Dopo aver messo insieme qualche scatolone di fogli scritti e raccolto le mie storie migliori degli ultimi quindici anni per fare questo libro, ho scoperto che non avevo poi dimenticato molto, dopotutto. Qualunque cosa triste o allegra, qualunque strana fantasia che mi colpiva mentre ero in volo, l'ho scritta: storie e articoli invece di pagine di diario, diverse centinaia in tutto. Quando ho comprato la mia prima macchina da scrivere

VISIT…

ho promesso che non avrei mai scritto niente che non mi avesse interessato, che non avesse avuto importanza nella mia vita, e devo dire che sono stato abbastanza fedele a quella promessa, non sono mai venuto meno al mio impegno.

Ma in queste pagine ci sono dei momenti che non sono stati scritti molto bene — devo buttar via la penna per trattenermi dal riscrivere C'è *qualcosa che non va nei gabbiani* e *Non ho mai sentito il vento,* i miei primi racconti venduti alle riviste. Queste prime storie sono qui perché anche tra le frasi poco chiare si può capire quello che aveva valore per il principiante, e dalle idee espresse si può trarre qualche insegnamento e magari un sorriso benevolo.

All'inizio dell'anno in cui la mia Ford era stata requisita dal venditore, ho scritto una nota a me stesso su un calendario dove un Richard Bach futuro potesse trovarla:

Come hai fatto a sopravvivere fino a oggi? Si direbbe un miracolo. Il libro Il gabbiano Jonathan è stato pubblicato? Hai fatto qualche film? Hai progetti assolutamente nuovi? Va tutto bene e *liscio? Cosa pensi delle mie preoccupazioni?*

-RB 22 marzo 1968

Forse non è troppo tardi per apparire come per incanto e rispondere a queste domande.

Sei sopravvissuto perché hai deciso di non mollare quando la lotta non era molto piacevole... questo era l'unico miracolo che ci voleva. Sì, Jonathan alla fine è stato pubblicato. L'idea del film, e qualche altra che tu non avresti neanche pensato, va avanti. Per favore, non perdere tempo a preoccuparti o ad aver paura.

Gli angeli hanno sempre detto queste cose: non preoccuparti, non temere, tutto andrà bene. L'io di allora avrebbe probabilmente guardato male l'io di adesso e avrebbe detto: «È facile parlare, per te, ma io non ho più niente da mangiare e sono al verde da martedì!».

Ma forse no. Era una persona piena di speranza e di fiducia. Fino a un certo punto. Se gli dicessi di cambiare qualche parola o qualche frase, tagliare questo o aggiungere quello, mi manderebbe a quel paese, mi

direbbe di tornarmene di corsa nel futuro, che lui sa benissimo come dire quello che ha voglia di dire.

Un vecchio adagio dice che uno scrittore professionista è un dilettante che non ha mai smesso di scrivere. In qualche modo, forse anche perché non è mai riuscito a fare un altro mestiere molto a lungo, il goffo principiante è diventato un dilettante che non ha smesso di scrivere, e lo è ancora. Non mi sarei mai immaginato come scrittore: un essere involuto che vive solo di parole e di inchiostro. Infatti so scrivere solo quando qualche idea è così prepotente che mi afferra per il colletto e mi trascina tra calci e strilli alla macchina da scrivere. Lascio i segni dei tacchi sul pavimento e i graffi delle unghie sul muro lungo il percorso.

C'è voluto un bel po' di tempo per finire qualcuna di queste storie.

Tre anni per scrivere *Lettera di un uomo timorato di Dio,* per esempio. Continuavo ad avere ripensamenti; ma ero certo che prima o poi l'avrei scritta, perché gli spunti interessanti non mancavano. Inchiodato alla macchina, tutto quello che sapevo fare erano pallottole di carta stropicciata, proprio come fanno gli scrittori nei film. Mi alzavo digrignando i denti e ringhiando correvo sul letto ad abbracciare il cuscino e tentavo di scrivere a mano su un notes nuovo, un sistema che qualche volta funziona per lavori difficili. L'idea della religione-del-volo continuava a uscire dalla mia matita con il colore del piombo, ma dieci volte più pesante, e io brontolando parolacce la appallottolavo come se una cosa mal scritta si potesse appallottolare e sbattere contro il muro come la carta del notes.

Ci volle del tempo per imparare che il difficile dello scrivere è lasciare che la storia si scriva da sola, mentre si sta seduti davanti alla macchina e si pensa il meno possibile. E successo molte volte e il principiante ha imparato: se cominci ad arzigogolare su un'idea e a rallentare la battuta, lo scritto diventa sempre peggiore.

Mi viene in mente *Alla deriva all'aeroporto Kennedy.* Non sono mai stato così vicino alla follia come in quella storia, pensata all'origine come un libro. Come era successo per *Lettera,* le parole continuavano ad alternarsi piatte e noiose; ogni riga venivano fuori numeri e statistiche. Andai avanti così per circa un anno: giorni e settimane passati nel mostruoso aeroporto, osservandone tutto il movimento, riempiendo sacchetti di ricerche, come fossero popcorn: quaderni di appunti, come zucchero filato. Poi tutto si tramutava in carta appallottolata.

Alla fine decisi che non mi importava niente di cosa volesse l'editore e che non mi importava niente di cosa volessi io; dovevo solo andare avanti, essere schietto fino alla follia, non pensare a niente e scrivere. Solo allora la storia ha aperto gli occhi e ha cominciato a scorrere.

Il libro fu respinto quando l'editore si accorse che non c'era neanche una statistica, ma *Air Progress* lo ha pubblicato subito: non era né un libro, né un articolo, né un saggio. Non so se ho vinto o perso questo round.

Chi pubblica i suoi amori, timori e scoperte sulle pagine delle riviste dice addio ai segreti della sua mente e li offre al mondo. Quando ho scritto *Il piacere della loro compagnia,* un aspetto di questo addio era chiaro e

semplice: «Il modo di conoscere uno scrittore non consiste nell'incontrarlo di persona, ma nel leggere quello che egli scrive». La storia va da sola sulla carta, partendo da una intuizione... alcuni dei miei amici più cari sono persone che non ho mai visto.

Ci sono voluti alcuni anni per vedere l'altro aspetto di questo addio ai segreti. Che dire a un lettore che ti si presenta in un aeroporto e ti conosce meglio di suo fratello? È stato difficile credere che io abbia confidato la mia vita intima non a una muta macchina da scrivere, o a un foglio di carta, ma a gente viva che occasionalmente può apparire e salutarti. Questo può non essere piacevole per chi preferisce cose solitarie come il cielo e luoghi tranquilli nella notte. Un "CIAO!" in un posto di solito silenzioso e riservato può spaventare, anche se detto con le migliori intenzioni.

Adesso sono contento di non aver avuto la possibilità di telefonare a Nevil Shute o a Antoine de Saint-Exupéry o a Bert Stiles, quando ho scoperto che mi piacevano tanto. Li avrei solo spaventati con i miei complimenti, obbligandoli a elevare mura di difesa, tipo lieto-che-ti-sia-piaciuto, contro la mia intrusione. Li conosco meglio, ora, pur non avendo mai parlato con loro e non avendoli mai incontrati ai ricevimenti degli editori. Non lo sapevo quando scrissi // *piacere della loro compagnia:* niente di male... le verità nuove sostituiscono quelle antiche senza rumore.

La maggior parte di queste storie sono state pubblicate su riviste specializzate. Qualche migliaio di persone le avrà lette, buttate o consegnate a qualche raccolta di carta dei Boy Scout. È un mondo che si consuma in fretta quello delle riviste; la vita vi scorre come un soffio, e la morte non ha certo storie da raccontare.

Qui c'è il meglio delle mie creature di carta; le ho rintracciate sotto tonnellate di cianfrusaglie, salvate dal fuoco, risuscitate. Oggi le rileggo e

sento la mia voce che irrompe nella stanza vuota: «Che bella storia, Richard!» «Questo è quel che intendo quando dico che è bello scrivere!».

Forse una o due delle mie creature potrebbero diventare, anche vostre, prendervi per mano e aiutarvi a raggiungere quella parte della vostra casa che è il cielo.

RICHARD BACH Agosto 1973

Gente che vola

Per novecento miglia ascoltai l'uomo che sedeva di fianco a me nel volo 224 da San Francisco a Denver. «Come sono diventato un commesso viaggiatore?» disse. «Mah, mi sono arruolato in Marina a diciassette anni, in piena guerra...» Ed era andato per mare, e il giorno dell'invasione di Iwo Jima si era dato da fare trasportando soldati e rifornimenti fino alla spiaggia con un mezzo da sbarco, sotto il fuoco nemico. Tante avventure e dettagli di quei tempi, nei giorni in cui quell'uomo era vivo.

Poi in cinque secondi mi ha liquidato i ventitré anni passati dopo la guerra. «... così ho avuto questo posto in ditta nel 1945 e da allora sono lì.»

Atterrammo a Denver Stapleton e finì il volo. Salutai il commesso, andammo ognuno per la propria strada tra la folla e naturalmente non l'ho mai più visto. Ma non l'ho dimenticato.

L'aveva fatto capire, l'unica vera vita che aveva conosciuto, i soli veri amici e le vere avventure, le sole cose degne di essere ricordate e rivissute da quando era nato erano quelle poche ore passate sul mare in mezzo a una guerra mondiale.

Nei giorni che seguirono il periodo di Denver, ho volato con aerei leggeri in piccoli raduni estivi di piloti sportivi in giro per il paese, e spesso pensavo al commesso e mi chiedevo sempre: cos'è che *io* ricordo? A quali tempi di veri amici e vere avventure e vera vita potrei riandare e riviverli?

Ascoltavo con più attenzione del solito la gente intorno a me. Ascoltavo, ogni tanto, seduto tra i piloti a gruppetti sull'erba la sera sotto le ali di cento aeroplani. Ascoltavo quando stavo con loro sotto il sole o mentre camminavamo senza meta, solo per fare due chiacchiere, lungo file di aerei d'epoca o autocostruiti o da turismo, dipinti con i più vivaci colori.

«Secondo me, ciò che ci spinge a volare, è la stessa cosa che spinge i marinai in mare» sentivo dire. «C'è gente che non capirà mai e noi non

possiamo spiegarglielo. Se ne hanno la voglia e se hanno la mente aperta, possiamo dimostrarglielo; ma a parole, mai.»

E vero. Chiedimi «Perché voli?» e non saprei cosa dire. Invece, potrei portarti su un aeroporto un sabato mattina alla fine di agosto. C'è il sole e una nuvoletta in cielo, e una brezzolina avvolge le sagome perfette degli aeroplani dai mille colori allineati con cura sull'erba. C'è l'odore del metallo lucidato e della tela verniciata, nell'aria, e lo scoppiettìo di un piccolo motore che fa girare un'elica, preparandosi al decollo. Avvicinati per un momento, osserva qualcuno di questi proprietari e piloti di apparecchi, e vedrai che gente è e perché volano, e se per questo sono un tantino diversi da tutti gli altri.

Ecco un pilota militare che sta lucidando la cappotta argentea di un aeroplano da turismo sul quale vola quando è libero dal servizio, quando il suo aeroplano da bombardamento a reazione con otto motori rispetta il suo turno di riposo.

«Credo di essere un amante del volo e soprattutto di questo grande rapporto che c'è tra un uomo e un aeroplano. Non proprio un uomo qualunque — permettetemi di essere selettivo e romantico — ma un uomo che sente il volo come la sua vita, che considera il cielo non come lavoro o svago, ma come casa sua.»

Ascolta quei due piloti mentre uno osserva con occhio critico la moglie che si esercita sul suo aeroplano ad atterrare sulla pista erbosa: «Qualche volta la osservo quando lei crede che me ne sia andato. Dà un bacio sull'ogiva dell'aeroplano, prima di chiudere l'hangar alla sera». Un pilota di linea che sta ritoccando l'ala del suo apparecchio da corsa autocostruito, con un pennellino e un barattolino di vernice. «Perché volo? Semplice, Io non sto bene se non c'è un po' d'aria tra me e la terra.» Dopo un'ora parliamo con una signora che solo stamattina ha saputo che un vecchio biplano è andato distrutto nell'incendio di un hangar: «Credo che non si sia più gli stessi dopo aver visto il mondo tra le ali di un biplano. Se qualcuno mi avesse detto un anno fa che avrei pianto per un aeroplano, avrei riso. Ma avevo finito con l'amare quel vecchio cassone...».

Hai notato che questa gente, quando parla di perché vola e di come la pensa sugli aeroplani, non accenna neanche ai viaggi, al risparmio di tempo o al bel mezzo di lavoro che potrebbe essere questa macchina? Sono convinti che queste cose non sono veramente importanti, quindi non costituiscono la ragione principale che spinge in cielo questa gente.

Parlano, quando ci capita di conoscerli, di amicizia, di gioia, di bellezza, di amore e di vita, vera vita, solo quando si trovano tra la pioggia e il vento. Chiedetegli cosa ricordano della loro vita fino a ora, e non uno di loro salterà gli ultimi ventitré anni. Non uno.

«Bene, mi ricordo di una volta che mi ero messo in formazione con Shelby Hicks, in volo davanti a me con il suo grande biplano Stearman, in rotta per Council Bluffs. Shelby pilotava e Smitty era nel posto anteriore e faceva la navigazione — sai come la fa lui, sempre attento, con tutte le distanze e le prue precise al grado — quando di colpo il vento gli fa volare la carta e hop! gli scappa dalla carlinga come una grande farfalla verde da centocinquanta chilometri all'ora. Il povero Smitty tenta di afferrarla, ma non ci riesce e fa una faccia terrorizzata; Shelby sulle prime resta perplesso, ma poi comincia a ridere. Persino dalla mia posizione a lato, riesco a vedere Shelby ridere fino a che le lagrime gli colano da sotto gli occhialoni. Smitty è furioso ma un minuto dopo comincia a ridere anche lui e facendo cenno a me dice: «Va' avanti tu!».

Un quadretto inciso nella memoria perché è vivo e divertente.

«Ricordo quella volta con John Purcell, quando ho dovuto atterrare con il mio aeroplano in un prato nel South Kansas perché il tempo si era guastato improvvisamente. Tutto quello che avevamo da mangiare era una tavoletta di cioccolato. Dormimmo tutta la notte sotto l'ala, e all'alba trovammo delle bacche selvatiche ma non osammo mangiarle per colazione. Il vecchio John continuava a dire che il mio aeroplano era stato un pessimo riparo perché si era tutto bagnato di pioggia. Non saprà mai come sono stato vicino a decollare da solo e a piantarlo là in quel paese, per un momento...»

Viaggi nel bel mezzo del Nulla.

«Ricordo il cielo sopra Scottsbluff. Le nubi dovevano essere almeno quindici chilometri sopra le nostre teste. Ci sembrava di essere delle formichine, credimi...»

Avventure nella terra dei giganti.

«Cosa ricordo? Ricordo quella mattina... Bill Carran aveva scommesso un nichel con me che avrebbe decollato con il suo Champion in meno lunghezza di pista di quanto ne avrei avuto bisogno io con il Tailor Craft. Persi la scommessa, e non riuscivo a capire perché, visto che vincevo sempre con lui. Mentre andavo a pagare mi accorsi che aveva nascosto un sacchetto di sabbia nel mio aeroplano! Così fu lui a pagarmi un nichel per

l'imbroglio e un altro nichel per aver perso quando riprovammo i decolli senza zavorra...»

Gare di abilità, con colpi bassi che non facevamo da quando eravamo bambini.

«Cosa ricordo? Cosa non ricordo! Ma non ho intenzione di tornare indietro e riviverlo un'altra volta. Ho ancora troppo da fare adesso.» Un motore si mette in moto, un uomo parte e diventa presto un puntino all'orizzonte.

A un certo punto ti rendi conto che un pilota non vola per andare in un determinato posto, anche se va in molti posti.

Non vola per risparmiare tempo, anche se ne risparmia dal momento in cui scende dall'automobile per salire sull'aeroplano.

Non vola per il bene dell'istruzione dei suoi figli, anche se i migliori in storia e geografia in classe sono quelli che hanno visto il mondo e la sua storia con i propri occhi, da un aereo privato.

Non vola per risparmiare, anche se un piccolo aeroplano usato costa meno di una grossa macchina nuova.

Non vola per guadagno o affari, anche se ha preso l'aereo per portare Mr. Robert Ellison in persona fuori a pranzo e poi a una partita di golf; sarà di ritorno in tempo per il consiglio di amministrazione, e così è saldato il conto Ellison.

Tutte queste cose, spesso prese come ragioni per volare, non sono affatto ragioni. Sono buone, d'accordo, ma sono solo sottoprodotti di una sola ragione vera. E questa ragione è la ricerca della vita stessa, e il viverla al presente.

Se i sottoprodotti fossero l'unico scopo del volo, molti degli aeroplani di oggi non sarebbero mai stati costruiti, perché c'è una quantità di inconvenienti che intralciano la via del pilota di aereo leggero, e questi inconvenienti sono accettabili solo se i compensi del volo sono qualcosa di più di un minuto risparmiato.

Un aereo leggero non è certo un mezzo di trasporto affidabile come un'automobile. Con il tempo brutto non è infrequente che si resti a terra per ore, qualche volta per giorni. Se uno tiene il suo aeroplano ancorato all'aperto sull'erba, si preoccupa a ogni tempesta di vento e scruta ogni nube foriera di grandine, proprio come se l'aeroplano fosse sua moglie che aspetta fuori all'aperto. Se tiene l'aereo in un grande hangar si preoccupa per gli incendi, e per le disattenzioni degli uomini addetti alle manovre a

terra che potrebbero far urtare gli altri aeroplani contro il suo.

Solo quando l'aereo è chiuso in un hangar privato l'animo del proprietario riposa; ma gli hangar privati, specialmente vicino alle città, costano più dell'aeroplano.

Il volo è uno dei pochi sport popolari dove la pena per un errore grave è la morte. A prima vista si direbbe una cosa orribile e impressionante, e il pubblico è inorridito e impressionato quando un pilota muore per un imperdonabile errore. Ma questi sono i patti che il volo detta ai piloti: Amami e conoscimi e ne trarrai grande gioia. Non amarmi, non conoscermi e passerai grossi guai.

1 fatti sono molto semplici. L'uomo in volo è responsabile della sua sorte. Non esiste quasi un incidente che non possa essere evitato grazie all'azione del pilota. In aria non c'è l'equivalente del ragazzino che sbuca all'improvviso. La sicurezza del pilota è nelle sue mani.

Spiegare a un temporale, brave, nubi e pioggia, vorrei andare avanti solo altri trenta chilometri e poi prometto di atterrare, non aiuta molto. L'unico modo di tenerci fuori da una tempesta è decidere di non entrarci. Sono le nostre mani che fanno virare l'aereo verso il chiaro, la nostra abilità che ci porta giù per un atterraggio sicuro.

Nessuno a terra è in grado di volare per noi, per quanto grande sia la sua volontà di aiutarci. Il volo rimane un mondo dove ognuno o decide di accettare la responsabilità del suo gesto o resta a terra. Rifiuta la responsabilità in volo e non avrai vita molto lunga.

Si parla abbastanza di vita e di morte tra i piloti. «Non morirò di vecchiaia» diceva uno «morirò su un aeroplano.» Così, semplicemente. La vita, senza il volo, non vale niente. Non stupirti per il numero di piloti che credono in questa semplice verità: tra un anno potresti essere anche tu uno di loro.

Ciò che determina se sarai un pilota, allora, non è la necessità di un aeroplano per il tuo lavoro, né il desiderio di un nuovo stimolante sport. È ciò che tu desideri acquisire dalla vita. Se desideri un mondo in cui la tua sorte è tutta nelle tue mani, si può dire che sei un pilota nato.

Non dimenticare che «Perché volo?» non ha nulla a che fare con gli aerei. Non ha nulla a che fare con i sottoprodotti, le "ragioni" così spesso illustrate nei depliant pubblicitari. Se scopri di essere una persona che sa amare il volo, troverai un posto dove venire quando sarai stanco di un mondo di pasti precotti e di gente di cartapesta. Troverai gente viva e

avventure vive e imparerai a vedere un significato dietro tutto questo.

Più vado in giro per gli aeroporti e più mi rendo conto che la ragione per cui molti piloti volano è semplicemente quella che chiamano vita.

Prendi, per favore, questo semplice test e rispondi a queste semplici domande:

In quanti posti ti puoi rifugiare adesso, quando ne hai abbastanza di chiacchiere inutili?

Quanti veri fatti memorabili sono successi nella tua vita negli ultimi dieci anni?

Di quante persone sei stato vero grande amico — e quante persone sono veri grandi amici per te?

Se le risposte sono tutte «Molti!» allora non ti devi preoccupare di imparare a volare.

Ma se la risposta è «Non molti» allora potrebbe valere la pena di fermarsi in qualche piccolo aeroporto, un bel giorno, girare un po', e scoprire cosa si prova a sedersi nella cabina di un aeroplano da turismo.

Penso ancora al mio commesso nel volo tra San Francisco e Denver. Lui aveva rinunciato a ritrovare il gusto della vita proprio mentre si muoveva in quel cielo che glielo poteva offrire.

Avrei dovuto dirgli qualcosa. Avrei dovuto almeno parlargli di quel posto speciale dove alcune centinaia di migliaia di persone in tutto il mondo hanno trovato una risposta al vuoto della vita.

Non ho mai sentito il vento

Carlinghe aperte, stivali da volo e occhialoni sono cose passate. Cabine stilizzate, aria condizionata, vetri azzurrati sono di oggi. Ho letto e sentito dire queste frasi da molto tempo, ma a un tratto hanno preso un senso che mi disturba. Bisogna riconoscere il progresso che hanno fatto i moderni aeroplani da turismo in comfort e capacità di volare con ogni condizione di tempo. Ma sono questi gli unici criteri del piacere del volo?

Il piacere è la sola ragione per cui molti di noi hanno cominciato a volare. Forse, in fondo al cuore, sollevandoci con quella macchina a cabina ad ala alta, abbiamo pensato: "Non è come l'avevo immaginato, ma se questo è volare, va bene così".

Una cabina chiusa non lascia entrare la pioggia e permette di fumare in pace una sigaretta. È un bel vantaggio in condizioni IFR e per i fumatori

accaniti. Ma è volare?

Volare è vento, turbolenza, odore di gas di scarico... è il rombo del motore, è nube bagnata sul viso e sudore sotto il casco.

Non ho mai volato su un aeroplano a carlinga aperta. Non ho mai sentito il vento sui tiranti, né mai ho avuto solo una cintura di sicurezza tra me e la terra. L'ho letto, sì, e so che una volta era così.

Siamo condannati dal progresso a essere un gruppo sbiadito che porta una scatola piena di strumenti dal punto A al punto B? Dobbiamo trarre la soddisfazione del volo dal vedere le lancette centrate durante tutta la fase d'avvicinamento in ILS? La gioia di essere in aria deve venire dal passaggio sui punti di riporto sempre entro quindici secondi dallo stimato? Forse no. Certo, l'ILS e i punti di riporto sono importanti, ma il fondo dei pantaloni e il vento sui tiranti non hanno la loro importanza?

Ci sono degli anziani con certi libretti di volo che finiscono a diecimila ore. Loro possono chiudere gli occhi e tornare su un Jenny con l'aria che fa tambureggiare la tela della fusoliera; la felicità che dà il fruscio del vento durante un fieseler possono riprovarla quando vogliono. Loro l'hanno provata.

Per me non è così. Ho incominciato a volare su un Luscombe 8E nel 1955, niente carlinga aperta o tiranti per noi nuovi piloti. Era rumoroso e chiuso, ma andava al di sopra del traffico sulle autostrade. Credevo di volare.

Poi ho visto il Nieuport di Paul Mantz. Ho toccato il legno e la tela e i fili che hanno permesso a mio padre di guardare dall'alto gli uomini che combattevano nel fango della terra. Non avevo mai provato quella deliziosa eccitante sensazione toccando un Cessna 140 o un Tripacer o anche un F-100.

L'Aeronautica mi ha insegnato a pilotare gli aeroplani moderni in maniera moderna ed efficiente. Ho pilotato T-33 e F-86 e C-123 e F-100. Il vento non ha mai toccato i miei capelli. Avrebbe dovuto passare attraverso il tettuccio («ATTENZIONE-Non aprire al di sopra di 50 nodi IAS»), poi attraverso il casco («Signori, un pollice quadro di questa fibra di vetro sopporta la forza di ottanta libbre»). La maschera dell'ossigeno e una visiera abbassata completavano la mia separazione da ogni possibile contatto con il vento.

È così che deve essere oggi. Non si possono combattere i MIG con un SE-5. Ma lo spirito dell'SE-5 non deve scomparire, no? Se atterro con il

mio F-100 (via il motore quando tocca il carrello principale, abbassa il muso, fuori il parafreno, pigia sui freni fino a che senti cicalare l'antiskid), perché poi non posso andare su una piccola pista in erba e pilotare un Fokker D-7 con centocinquanta cavalli di oggi nel muso? Non so cosa pagherei per poterlo fare.

Il mio F-100 fila a oltre Mach uno, ma non ho la sensazione della velocità. A dodicimila metri il paesaggio scolorito scorre sotto di me come se fossi in un tratto con limite di velocità. Il Fokker farebbe una velocità indicata di centottanta chilometri all'ora, ma a centocinquanta metri e con la testa fuori, per il gusto di farlo. Il paesaggio non perderebbe i suoi colori con l'altezza, e gli alberi e i cespugli sarebbero sfumati dalla velocità. Il mio indicatore di velocità non sarebbe più uno strumento con una tacca rossa in qualche posto sopra Mach uno, sarebbe il suono del vento a dirmi di abbassare un tantino il muso e di star pronto sulla pedaliera, perché questo aeroplano non atterra da solo.

«Costruire una cellula della prima guerra mondiale con un motore moderno? Con gli stessi soldi ti puoi comprare un quadriposto!»

Ma io non voglio un quadriposto! lo voglio volare!

Ho abbattuto il barone Rosso, e allora?

Non era un sogno. Non era un frutto della fantasia. Era proprio un motore di ferro nero rombante imbullonato sull'ordinata parafiamma davanti ai miei stivali, erano proprio vere ali con tanto di croci di Malta che risaltavano sopra la carlinga, era lo stesso cielo di ghiaccio e saette che avevo sempre conosciuto, e oltre i fianchi della fusoliera c'era un bel salto fino a terra.

Ed ecco, più basso di fronte a me, un caccia SE-5 inglese, color verde oliva con le coccarde bianco-rosso-blu sulle ali. Non mi aveva visto. Provavo esattamente la stessa sensazione che sapevo avrei provato, dopo aver letto tutti quei vecchi libri sulla guerra aerea. Esattamente la stessa.

Premetti sulla pedaliera, tirai di traverso la cloche e mi lanciai su di lui, facendo ruotare il mondo in una grande giostra di terra verde, di nubi candide, e sprazzi di cielo azzurro attraverso gli occhialoni.

Intanto lui, povero diavolo, volava diritto inconsapevole.

Non usai il collimatore perché non mi serviva. Allineai il velivolo inglese tra le camicie di raffreddamento delle due mitragliatrici Spandau

piazzate sulla cappotta davanti a me, e premetti

con decisione il pulsante di sparo sulla cloche.

Dalle canne si staccarono piccole fiammelle giallo-arancione con un debole pop-pop percettibile oltre l'uragano della picchiata. Eppure l'unico movimento dell'SE era di ingrandire tra le mie mitragliatrici.

Non gridai «Muori, cane di un inglese!» come facevano i piloti crucchi nei libri a fumetti.

Pensai nervosamente "Dovresti sbrigarti a prender fuoco, se no, se ritardi, dovremo ripetere tutto da capo".

In quell'istante uno scoppio di oscurità inghiottì l'SE. Tirò su in un tonneau di agonia trascinando una scia di fumo bianco di olio bruciato e seminando il cielo di rottami. Lo superai in picchiata come una palla sentendo il sapore acido del suo incendio, girandomi sul seggiolino per vederlo cadere. Ma lui non cadde. Con il fumo che sgorgava a fiotti dal suo aeroplano, dondolò in mezzo giro di vite, puntò diritto su di me e aprì il fuoco con la sua mitragliatrice Lewis. La fiamma arancione della canna lampeggiò dietro la mia testa, scintillando silenziosa nel mezzo di quel putiferio. Pensai solo: "Tutto OK".

Il Fokker si mise in cabrata e nello stesso istante azionai l'interruttore «fuliggine» (puff! da sotto il motore) e quello accanto con la scritta «fumo». La carlinga si oscurò in un turbinìo giallo e nero che respirai a brevi tirate. Piede destro per spingere l'aeroplano in scivolata destra, cloche tutta indietro per farlo entrare in vite. Un giro... due... tre... il mondo che ruota come una pazza girandola. Poi la rimessa in spirale in discesa, sempre accompagnato da quel fiume di fumo perfido.

Poi la carlinga si schiarì e mi rimisi in volo livellato, a qualche decina di metri al di sopra delle verdi fattorie dell'Irlanda. Chris Cagle, che pilotava l'SE-5, virò un chilometro più in là, battendo le ali per segnalare di rimetterci in formazione e tornare a casa.

Dopo aver superato fianco a fianco gli alberi e posato i nostri pattini di coda sul vasto prato dell'aeroporto di Weston, considerai che questo era stato un giorno pieno. Dall'alba avevo abbattuto un aeroplano tedesco e due inglesi, ed ero stato abbattuto quattro volte — due volte su un SE-5, una volta su un Pfalz e una su questo Fokker. Era stata una dimostrazione movimentata di come un pilota del cinema si guadagna da vivere. Ne avrei avuto ancora per un mese.

Il film era *Von Richthofen e Brown* di Roger Corman, un film eroico con

abbastanza sangue, un po' di sesso, qualche falso storico e venti minuti di riprese aeree con un certo numero di piloti vivi che, per girarle, hanno rischiato di non esserlo più. Il sangue, il sesso e la storia erano imitazioni, ma il volo, come sempre è il volo, era vero. Quel primo giorno Chris e io imparammo quello che tutti i piloti del cinema sanno dai tempi di *Wings:* nessuno ha detto agli aeroplani che è tutto per burla. Gli aeroplani stallano, vanno in vite e si scontrano davvero in aria se li lasci fare. Nessuno riesce a capirlo tranne i piloti.

Un ottimo esempio era dato dalla torre di ripresa. La nostra era una postazione fatta con pali del telefono, una specie di piattaforma alta dieci metri su un cocuzzolo di terra chiamato Pigeon Hill. L'operatore e i suoi due assistenti salivano ogni mattina su quella piattaforma con la candida sicurezza che, dal momento che era solo un film, avrebbero potuto scenderne vivi ogni pomeriggio. Avevano una fiducia più che cieca in Chris e me e Jon Hutchinson e nella dozzina di piloti dell'Aeronautica irlandese... Gli operatori si comportavano come se gli aeroplani che picchiavano verso di loro per le riprese frontali fossero già inoffensive immagini di un film.

Sono le dieci del mattino. Siamo una formazione di due Fokker D-7 e due SE-5. I motori e il vento risuonano intorno alle nostre teste e laggiù sotto le nostre ali c'è il rilievo solitario di Pigeon Hill, con in cima la torre e gli operatori sulla piattaforma.

«Questa mattina vogliamo un inseguimento in fila indiana» ci dicono per radio. «Un SE avanti, dietro un Fokker, un altro SE, e un altro Fokker. Capito?»

«Rog.»

«Venite vicino alla torre, poi inclinatevi su un'ala e girate intorno a noi in modo che si possa vedere il dorso degli aeroplani. Il più vicino possibile tra voi, per favore.»

«Rog.»

Via che andiamo, da trecento metri ci mettiamo in formazione stretta di fila indiana, con l'aeroplano davanti che sembra gigantesco nel parabrezza. Giù in picchiata verso la torre, quella piccola piramide là in basso.

«Azione! Si gira!»

L'SE di fronte scarta violentemente qua e là, per allinearsi sulla torre a terra. Seguo con il Fokker, sparando brevi raffiche di ossiacetilene con le false mitragliatrici, consapevole che un altro SE, vicino alla mia coda, sta

sparando e che l'altro Fokker è vicino alla sua. Ogni tanto prendiamo la scia dell'aeroplano che precede, che ci fa sbandare tanto bruscamente da dover usare tutto piede e tutto alettone per rimetterlo. Non c'è problema, se c'è spazio sotto. Ma lo spazio diminuisce presto, e in pochi secondi la torre diventa più grande, poi diventa un mostro, e si vede l'operatore con la sua camicia bianca e il giubbotto blu e il foulard rosso e blu, e l'SE si inclina secco verso la torre ed entriamo in SCIA E CLOCHE PIEDE OCCHIO ANDIAMO PROPRIO CONTRO...

Gulp. Hop. Pfui. L'abbiamo ripreso in tempo, la torre è passata sotto e siamo ancora interi, ma caro mio, credevo che ci saremmo rimasti. Che modo di cominciare una giornata, eh, ma questo non è divertimento, questo è LAVORO!

«Bene, molto bene, ragazzi» dice la radio. «Proviamo di nuovo, e questa volta venite un po' più vicini alla torre e non restate così distanziati tra voi. Stringetevi un po' di più, per favore.»

«Rog.»

Mio Dio nostro signore, ci vuole PIÙ VICINI!

Torniamo giù in fila indiana deviando, sbandando, con le mitraglie in azione, vicini quanto più ci sforziamo di osare, sobbalzando nella scia che ci afferra come una grande mano e ci rigira, se non lottiamo, fino a metterci a testa in giù. La torre sale verso di noi come la piramide Azteca dei sacrifici umani e poi «FUMATA ORA, NUMERO UNO, FUMATA FUMATA!».

L'SE che inseguo molla il fumo un centinaio di metri dalla torre ed è come volare nel fianco di un cumulonembo. L'aeroplano si inclina violentemente a sinistra e non riesco più a vedere niente tranne un angolo di verde sfumato che un secondo fa era il terreno e non riesco a respirare e in qualche posto a un secondo di distanza c'è la torre di ripresa con quei poveretti fiduciosi che continuano a girare con la loro piccola Mitchell. Un bel colpo a destra sulla pedaliera per salvare la pelle, su svelto con la cloche e balziamo fuori dal fumo sei metri a sinistra della torre. Li abbiamo mancati per sei metri. È interessante notare come un caschetto da volo di pelle si inzuppi in fretta di sudore.

«Questa è stata perfetta. Molto, molto bene. Rifacciamola ancora una volta...»

«ANCORA UNA VOLTA? MA LO SAPETE CHE STATE GIOCANDO CON UNA VITA UMANA?»

Fu un pilota irlandese a dirlo, e ricordo di aver pensato che le sue parole erano ben dette, amico, ben dette.

Mi sembrava di vedere, quando la torre richiedeva passaggi sempre più vicini, quel comico che teneva una torta di crema mentre l'altro gli gridava «Dammi quella torta! Dammela! DAMMELA!». La tentazione era di volare diritto al centro di quella Mitchell, spaccarla in mille pezzi in giro per la campagna, poi tirar su e dire «Ecco! È abbastanza vicino? È così che lo volevate?».

L'unico che ha ceduto alla tentazione è stato Chris Cagle. Arrivò sulla macchina da presa arrabbiato, più basso della torre, e cabrò a tutto motore, spaccando il secondo, diritto sull'obbiettivo. Tirando su proprio all'ultimo istante, si prese il malvagio piacere di vedere per una frazione di secondo gli operatori che si buttavano a terra. È stata l'unica volta in tutto il mese in cui si accorsero che gli aeroplani possono essere anche veri.

La maggior parte delle riprese aeree in *Von Richthofen* e *Brown* furono fatte da un elicottero, un Alouette II. L'operatore dell'elicottero non era posseduto dallo stesso desiderio di morte della squadra della torre, ma un elicottero è un arnese abbastanza scorbutico da volarci vicino. Il fatto che la macchina sia orientata in avanti non significa che si muova in avanti — può essere ferma, o salire, o scendere o andare indietro. Come fa un pilota a giudicare dove deve puntare per arrivare a una distanza di sicurezza da un oggetto di cui non conosce la velocità?

«OK. Sono fermo» ci dice il pilota. «Potete venir giù quando volete.» Ma la velocità di avvicinamento a un elicottero fermo è come quella che si ha contro una nube, e può essere paurosamente rapida negli ultimi secondi. Uno comincia anche a pensare che i tapini dentro l'Alouette non hanno il paracadute.

Un po' per volta, tuttavia, il film fu fatto. Intanto ci abituammo agli aeroplani. Per molte di quelle repliche era già tanto se dopo il decollo riuscivamo a salire a un metro al secondo, e in certi giorni, ci affidavamo alla fortuna per superare gli hangar di tela al margine del campo. Con le parole immortali di Jon Hutchinson. «Devo sempre ripetermi "Hutchinson, è meraviglioso, è splendido, stai volando con un D-7!" Perché, se no, mi sembra di pilotare un dannato maiale.»

I quattro SE-5 ridotti, non solo dovevano dare tutta potenza per tener dietro agli altri aeroplani, ma dovevano darne di più. Una volta dovevo inseguire un Fokker triplano con una cinepresa montata sulla cappotta di

un mini SE, e per stare vicino al Fokker, a centotrenta chilometri all'ora, tiravo 2650 giri da un motore limitato a 2500. Dopo quel volo di cinquanta minuti, sono stati fatti altri quarantacinque minuti con la manetta ridotta. Il film, come la guerra, era una missione che doveva essere portata a termine. Se si faceva fuori un motore pazienza... si doveva atterrare in qualche modo e prendere un altro aeroplano.

Strano, ma ci si abitua a queste cose. A volte, persino sulla torre di Pigeon Hill, in piena scia, ruotando incontrollatamente a dieci metri da terra, uno pensa, devo cavarmela. Si rimetterà all'ultimo secondo. L'ha sempre fatto... e intanto ce la mette tutta sui comandi e lotta strenuamente per tirar su.

Un giorno ho visto un pilota irlandese tutto solo, con un rametto di erica infilato nel risvolto del suo giubbotto da volo tedesco.

«Voli piuttosto basso, eh?» dissi come per scherzo.

La sua faccia era grigiastra; lui non sorrideva. «Ho creduto che era fatta. Sono fortunato se sono ancora vivo.»

Era una voce tanto melanconica che fui preso da una morbosa curiosità. Le foglie sul suo risvolto venivano dal pendìo di Pigeon Hill, e lui le aveva falciate con il carrello di un Fokker.

«L'ultima cosa che ricordo è la scia e tutto quello che ho visto è la terra. Ho chiuso gli occhi e ho tirato più che ho potuto sulla cloche. Ed eccomi qui.»

La squadra della torre lo confermò quella sera. Il Fokker si era inclinato e aveva picchiato passando sulla torre, aveva rimbalzato sul fianco della collina ed era ritornato in aria. La cinepresa era puntata nell'altra direzione.

Uno degli aeroplani che c'erano a Weston era un biposto, un Caudron 277 *Luciole,* che fu tradotto con *Lucciola.* Era un biplano spigoloso con una mitragliatrice Lewis montata nel posto posteriore, in modo tale che non rimaneva spazio per permettere al mitragliere di indossare il paracadute. Hutchinson, scendendo dalla macchina, mentre io mi preparavo a salirvi, me la descrisse con il suo inglese puro: «È una bella lucciola, davvero, ma non sarà mai un aeroplano».

Pensandoci su, mi legai nel posto anteriore, misi in moto, e decollai per una missione nella quale dovevo essere abbattuto da una coppia di Pfalz. Non era una scena molto divertente. Era un po' troppo realistica.

Il povero Caudron poteva a malapena deviare dalla sua rotta, come la maggior parte dei veri biposti della Prima Guerra. Non riusciva né a virare,

né a cabrare, né a picchiare, e il pilota sedeva direttamente tra le ali, in modo che non poteva vedere né in su, né in giù. Il mitragliere bloccava la visuale di dietro e per il pilota c'era quel che restava: una fetta di cielo davanti e, attraverso un setaccio di montanti e tiranti, ai lati.

Credevo di sapere che i piloti di biposto avevano la vita dura nel 1917, ma non lo sapevo abbastanza. Non potevano combattere, non potevano fuggire, non potevano accorgersi di essere attaccati fino a che la loro piccola bara di tela non prendeva fuoco, e allora non avevano paracadute per lanciarsi. Forse sono stato un pilota di biposto in un'altra vita, perché mio malgrado, malgrado dicessi: «Questo è un film, Richard, è solo un film per cui stiamo facendo delle riprese» ero spaventato quando i Pfalz si avvicinarono. Le loro mitragliatrici lampeggiarono verso di me, il regista gridò: «FUMATA, LUCY, FUMATA, FUMATA!». Azionai i due interruttori del fumo, sobbalzai sul sedile e misi il *Luciole* in una spirale in discesa a bassa velocità.

Questa era la fine della scena. Per me fu semplice, ma mi trascinai verso Weston come una lumaca sfinita.

Virando sottovento per atterrare, improvvisamente vidi una formazione di Fokker che si dirigevano verso di me. Mi si raggelò il sangue. Ci vollero alcuni secondi per ricordare che non eravamo nel 1917 e che non stavo per essere incenerito in circuito d'atterraggio. Risi nervosamente, dopo, e portai l'aeroplano a terra il più presto possibile. Non avevo voglia di pilotare il biposto un'altra volta e non lo feci mai più.

Nessuno rimase ucciso nel periodo in cui volai per *Von Richthofen* e *Brown* e nessuno si ferì. Due aeroplani subirono danni: un SE per il cedimento del carrello durante il rullaggio e un Pfalz in una imbordata. Tutti e due erano di nuovo in volo dopo una settimana.

Le cineprese girarono migliaia di metri di pellicola a colori, ore di filmato. La maggior parte era piuttosto scialba, ma per ogni volta che un pilota si prendeva una paura, certo che ci sarebbe stata una collisione in volo, sicuro che stavolta l'aereo non si sarebbe rimesso a bassa quota, allora c'era un'altra scena eccitante sulla pellicola.

Ci riunivamo a gruppetti per vedere il lavoro del giorno prima sulla moviola. Nessun rumore tranne il ronzìo del proiettore: silenzio come in una biblioteca! Ogni tanto un commento: «Va' avanti!» «Liam, eri tu con il Pfalz?» «Questa non è niente male...».

Quando si giunse all'ultima settimana, i verniciatori si impadronirono dei

velivoli tedeschi verde marcio e li pitturarono con i vivaci colori del Circo Richthofen. Pilotavamo gli stessi aeroplani di prima, ma adesso era un nuovo divertimento volare con il Fokker tutto rosso che doveva apparire sullo schermo come quello di Von Richthofen in persona, o il Pfalz nero che sarebbe stato quello di Hermann Goering.

Portai una volta il Fokker rosso per l'ignobile scena in cui uno dei miei gregari veniva abbattuto dagli inglesi. Poi ancora una volta nella parte del Barone Rosso che arriva rombante a salvare Werner Voss, spazzandogli un SE dalla coda.

Il giorno dopo ero Roy Brown, che insegue Von Richthofen (un Fokker triplano rosso questa volta) e lo abbatte per la scena finale del film.

Ho provato a dirlo, quando saltai giù dalla carlinga dopo quel volo, portando il paracadute verso la nostra roulotte. «Ho abbattuto il Barone Rosso.»

Ci pensavo. Quanti piloti possono affermarlo? «Ehi, Chris» dissi. Se ne stava sdraiato nella sua metà roulotte. «Ho abbattuto il Barone Rosso!»

La sua risposta fu incisiva: «Hm». Non ha neppure aperto gli occhi.

Voleva dire: «E allora? Voliamo solo per un film... e anche di seconda categoria. Se non fosse per le scene di volo, non attraverserei la strada per andare a vederlo».

Allora mi venne in mente che in una guerra vera è lo stesso che nella nostra imitazione. 1 piloti non fanno le guerre o i film perché a loro piace il sangue, il sesso o un copione che in questo caso era anche di scarso livello. Più importante di qualsiasi film e di qualsiasi guerra resta sempre il volo.

Probabilmente è una vergogna; ma né per i film, né per le guerre mancheranno mai gli uomini che faranno volare i loro aeroplani, lo sono uno dei tanti che si offrirebbe volontario. Certamente tra mille anni avremo un mondo dove l'unico posto per accumulare ore di volo di guerra sarà l'obbiettivo di qualche regista che griderà: «FUMATA, FUMATA!».

Dobbiamo solo avere la volontà di volare, qualche replica di MIG, qualche vecchio Phantom con finte mitragliatrici, missili pieni di segatura... Se lo vorremo, tra mille anni, potremo ancora fare dei bei film!

Preghiere

«Dovresti stare attento a quello che chiedi in preghiera» disse una volta

qualcuno «perché lo otterrai.»

A questo pensavo, manovrando un Fokker D-7 nella mia particina in una scena del gran duello aereo di massa in *Von Richthofen* e *Brown.* La scena era sembrata ordinata e sicura sulla lavagna dell'aula piloti, ma ora, in aria, metteva paura. Quattordici repliche di caccia ammucchiati in un piccolo cubo di cielo, uno all'inseguimento dell'altro, qualcuno che perde la posizione e picchia alla cieca in mezzo agli altri, verniciature variopinte che riflettono mille colori, l'urlo fuggente del motore di un Pfalz mentre il velivolo sfreccia sotto di noi senza averci visto, scie di fumo e il denso odore degli artifizi pirotecnici.

Tornammo tutti vivi quella mattina, ma io tremavo ancora un po', mentre pensavo allo stare attenti a ciò che chiediamo in preghiera. Perché nel mio primissimo articolo scritto per una rivista venti anni prima avevo pregato perché quelli di noi che avevano imparato a volare su aeroplani a cabina chiusa potessero avere un posto dove poter noleggiare un aereo a carlinga aperta, per il gusto di volarci «... e pilotare una cellula di Fokker D-7 con centocinquanta cavalli di oggi nel muso». L'avevo scritto. Ed eccomi qui adesso con casco, occhialoni e sciarpa, pilota di un aeroplano giallo-blu-bianco-verde, con la scritta sulla fusoliera, in caratteri autentici, *Fok. DVII.* Sono tornato a casa dopo il film con quaranta ore volate sui Fokker, Pfalz e SE-5, con le mie preghiere tanto esaudite da soddisfare tutta la voglia di volare in quel modo per un bel po' di tempo.

Qualche anno dopo che avevo pregato per il Fokker, sono partito per un viaggio sul J-3 Cub di Chris Cagle, per andare al raduno di Merced. Cagle aveva un migliaio di ore solo sul Cub, credo, e durante il volo mi dimostrò come si vola a velocità zero e come si fanno i looping e i tonneaux con quel coso. Ricordo che guardando dallo sportello aperto la ruota paffuta a forma di ciambella e, più in là in basso, la terra lontana, pensavo a che grande piccolo aeroplano fosse, e che, per Dio, un giorno avrei avuto un Cub! Oggi ce l'ho, e ha grandi ruote paffute a forma di ciambella e si possono aprire gli sportelli in volo. Guardando giù, ricordo "Certo, è successo di nuovo: ho avuto ciò per cui ho pregato".

L'ho visto succedere una volta dopo l'altra, nella mia vita e nella vita di quelli che conosco. Ho tentato di trovare qualcuno che non ha avuto ciò per cui ha pregato, ma fino a ora non l'ho trovato, lo ci credo: a qualunque cosa diamo forma con il pensiero, essa è lì per noi, un giorno, nella realtà.

Una ragazza, che ho conosciuto a New York, viveva in una casa alveare

di Brooklyn di cemento polveroso e mattoni screpolati circondata da frustrazione, paura e violenza. Le chiesi perché non se ne andasse, non si trasferisse in campagna nell'Ohio o nel Wyoming, dove per una volta in vita sua avrebbe potuto respirare aria pura e camminare sull'erba.

«Non posso farlo» disse «non so com'è laggiù.» E aggiunse una cosa molto sincera e consapevole: «Credo di aver più paura di quello che non conosco, che odio per quello che ho...».

Meglio avere teppisti nelle strade, meglio lo squallore e la sotterranea e la folla a sardine, pregava, che l'ignoto. Ha ricevuto per quello che ha pregato: non le succede niente, ora, che non le sia già successo.

A un tratto ho visto ciò che era ovvio. Il mondo è com'è perché è così che noi lo vogliamo. Il mondo cambia solo come cambiano i nostri desideri. Tutto quello per cui preghiamo, lo avremo.

Ma guardatevi intorno. Ogni giorno i passi di preghiere esaudite sono lì da percorrere, dobbiamo solo mettere un piede avanti e seguirli, uno per uno. I gradini del mio Fokker sono stati molti. Un giorno ho dato una mano a un uomo e alla sua rivista, e così l'ho conosciuto. Nelle sue preghiere c'erano aeroplani antichi, contratti d'affari e cinema, e arrischiò l'acquisto, con un contratto con una casa cinematografica, della flotta di caccia della Prima Guerra mondiale. Quando me ne parlò, gli dissi che ero pronto, se mai avesse avuto bisogno di un pilota, per farli volare. Un anno dopo ebbe bisogno di due piloti americani da mettere nel gruppo di quelli che pilotavano i Fokker, in Irlanda. Quando mi chiamò, ero alla fine del sentiero che avevo iniziato con quel primo articolo, quella prima preghiera per il D-7.

Ogni tanto, mentre facevo il pilota girovago nel Midwest, qualche estate fa, qualcuno dei passeggeri mi diceva: «Fai una bella vita, libero di andare dove ti piace, quando ti piace...Potessi farlo anch'io!». Lo diceva con tanto desiderio.

«Vieni con noi, allora» dicevo. «Puoi vendere i biglietti, tener la gente lontano dalle ali, legare i passeggeri nel posto davanti. Potremo guadagnare abbastanza soldi per vivere, come potremo andare in fallimento, ma vieni pure.» Potevo dirlo, prima perché poteva sempre esser utile un bigliettaio, e poi perché sapevo quale sarebbe stata la risposta.

Prima silenzio, poi: «Grazie, ma vedi, ho il mio lavoro. Se non fosse per il mio lavoro, verrei...». Il che voleva dire solo che tutti quei desideri non erano affatto desideri, loro avevano pregato molto di più per il lavoro che

per la vita del girovago, come la ragazza di New York aveva pregato più per la sua casa alveare che per l'erba del Wyoming.

Ci penso su ogni tanto, in volo. Otteniamo sempre ciò per cui preghiamo, ci piaccia o no, senza scuse. Ogni giorno le preghiere diventano fatti. Non posso dire che mi dispiaccia come è fatto questo mondo.

Ritorno di un pilota perduto

Due F-100 da caccia volavano sul deserto del Nevada, verso nord, in formazione a bassa quota. Ero capo formazione quella volta, e l'aereo di Bo Beaven era a sette metri di distanza dalla mia ala destra. Ricordo che era una mattinata limpida e stavamo volando a un centinaio di metri da terra. Avevo dei problemi al radio-compass, dovevo guardare dentro in cabina per armeggiare con gli interruttori e i comandi dell'apparato nel tentativo di riportarlo in vita. Poi, proprio mentre pensavo che il problema poteva essere nell'antenna e che avrei dovuto cavarmela senza l'aiuto della radio, arrivò la voce di Beaven attraverso la cuffia. Non era né un ordine, né un avvertimento... era una domanda semplice e calma: «Pensi di andare dentro quella montagna?».

Sollevai di scatto la testa, strabiliato: là, davanti a noi, c'era una montagnola scoscesa di rocce scure, sabbia e cespugli rotolanti del deserto; un po' inclinata, volava incontro a noi a qualcosa come seicento chilometri all'ora. Beaven non disse altro. Non allargò la formazione né si mosse per lasciarla. Parlò nello stesso modo in cui pilotava l'aeroplano... se avessi voluto volare diritto, allora non ci sarebbe stato solo un cratere in quella roccia, ma due.

Tirai dolce sulla cloche, chiedendomi da dove mai era sbucata quella collina, che ci sfilò sotto a una trentina di metri e sparì, silenziosa come una micidiale meteora.

Non ho mai dimenticato quel giorno, né il modo come l'aeroplano di Beaven affrontò la montagna attaccato alla mia ala, senza evitare la vetta fino a quando l'abbiamo evitata insieme. Fu il nostro ultimo volo in coppia. Un mese dopo la nostra ferma in Aeronautica era finita ed eravamo di nuovo civili, promettendoci, certo, che ci saremmo incontrati ancora, perché la gente che vola si rincontra sempre.

Tornato a casa mia, sentii il dispiacere di aver lasciato il volo con aerei

di alte prestazioni finché non scoprii che le stesse sensazioni si potevano provare anche nell'aviazione leggera. Scoprii l'acrobazia in pattuglia, le gare di velocità, e gli atterraggi fuori campo, tutto con piccoli aerei che potrebbero decollare e atterrare cinque volte nella distanza necessaria a un F-100 per un solo decollo. Volando, pensavo a Bo, che forse stava facendo le mie stesse scoperte, che stava volando come facevo io.

Ma lui no. Appena lasciata l'Aeronautica si era perso, era entrato in affari ed era come morto: la morte agonizzante del pilota che volta le spalle al volo. Era stato soffocato lentamente. L'uomo d'affari con l'abito blu aveva preso il sopravvento, l'aveva murato in un angolo senz'aria dietro una parete di ordini d'acquisto e di fatture, mazze da golf e bicchieri da cocktail.

Una volta, durante un volo nell'Ohio, lo vidi abbastanza a lungo per essere certo che l'uomo che pilotava il suo corpo non era lo stesso uomo che aveva volato in ala con me quel giorno contro la montagna. Fu abbastanza educato da ricordare il mio nome, da augurarmi buona giornata; ma ascoltava qualunque discorso sugli aeroplani senza interesse e si stupiva perché lo guardavo in modo così strano. Diceva di essere proprio Bo Beaven e che era abbastanza contento d'essere un dirigente in una ditta che produceva lavatrici a rulli e articoli in plastica. «C'è una bella richiesta di lavatrici a rulli» disse «molto più di quanto puoi pensare.»

Nel profondo dei suoi occhi ho creduto di vedere un minimo segno di disperazione, ho creduto di sentire un debolissimo grido di aiuto. Ma un attimo dopo era finito tutto ed era riapparso l'uomo d'affari dietro la scrivania, dietro la targhetta con il nome: *Frank N. Beaven.* Frank!

Quando eravamo aviatori, era risaputo che chiunque chiamasse Bo con il nome Frank non era un suo amico. Adesso quell'uomo d'affari grossolano aveva commesso quell'errore: non aveva proprio niente in comune con l'uomo che cercava di soffocare dentro di sé.

«Certo che sono contento» disse «oh sicuro, era divertente svolacchiare con il '100, ma non poteva mica durare per sempre, no?»

Io me ne volai via e Frank N. Beaven ritornò a lavorare alla sua scrivania e non ci sentimmo più. Forse Bo mi aveva salvato la vita con la sua calma domanda nel deserto, ma quando lui ha avuto bisogno che io salvassi la sua, non ho saputo cosa dire.

Erano passati dieci anni, dal giorno in cui avevamo lasciato l'Aeronautica, quando ricevetti due righe da Jane Beaven. «Credo che ti

faccia piacere sapere che Bo è tornato al suo primo amore, il volo. Con la American Aviation di Cleveland. È diventato un uomo nuovo...»

Bo, amico mio, pensai, perdonami. Rinchiuso per dieci anni, adesso arrivi sfondando il muro. Sei duro a morire, tu.

Due mesi più tardi atterrai all'aeroporto di Cuyahoga, Cleveland, e rullai fino allo stabilimento della American Aviation con la sua piccola schiera di Yankee vivacemente colorati in attesa di consegna. E attraverso il piazzale arrivò Bo Beaven ad accogliermi. Aveva camicia bianca e cravatta, a dire il vero, ma non era l'uomo d'affari Frank, era il mio amico. Gli restavano appiccicati ancora pezzetti della maschera di Frank, pezzetti che Bo si era tenuti perché gli erano ancora utili nel suo mestiere. Ma l'uomo che era stato murato lontano dal cielo era ora vivo e vegeto e in pieno possesso del proprio corpo.

«Non è che qualcuno di questi aeroplani deve essere consegnato all'est?» dissi. «Potremmo consegnarne uno insieme.»

«Chi lo sa, potremmo proprio averne uno» rispose in tutta sincerità.

Lui adesso ha l'ufficio di direttore delle vendite, un locale abbastanza ingombrato con una finestra che guarda sull'officina. Su di uno scaffale c'è un modello di F-100 un po' malconcio, senza il tubo di pitot, con le decalcomanie a brandelli, ma sempre superbo, in virata nel cielo della stanza. Al muro è appesa una fotografia di una coppia di Yankee in volo sul deserto del Nevada. «Ti ricorda qualcosa?» mi chiese seccamente. Non so se intendeva la coppia o il deserto. Tutti e due erano ben noti sia a me che a Bo; l'uomo d'affari Frank non aveva mai conosciuto né l'una, né l'altro.

Mi fece visitare la fabbrica degli Yankee, perfettamente a suo agio in questo posto dove nascevano dalle lamiere degli splendidi aeroplani da turismo, come lui era rinato da un corpo condannato a terra. Mi spiegò come lo Yankee è incollato invece che chiodato, come è robusta la struttura a nido d'ape della cabina; mi parlò di certi problemi con le lamiere e della particolare forma del volantino di comando. Certo, parlava di affari, ma questa volta gli affari erano gli aeroplani.

«Dimmi un po', come sono stati, ma dimmelo sinceramente, come sono stati per te gli ultimi dieci anni?» gli chiesi comodamente seduto in macchina, mentre lui guidava verso casa, attento alla strada, senza guardarmi.

«Ci pensavo spesso» disse piano «il primo anno che ho smesso di

volare, andando al lavoro al mattino quando era nuvoloso. Pensavo al sole sopra le nubi. È stata dura.» Prendeva le curve veloce, gli occhi inchiodati alla strada. «Il primo anno è stato brutto, ma alla fine del secondo anno non ci pensavo quasi più; ogni tanto, magari, sentivo il rumore di un aeroplano oltre le nubi e qualcosa mi veniva in mente. O se per affari prendevo un volo di linea per Chicago e mi capitava di trovarmi al di sopra delle nubi, allora ricordavo tutte quelle cose: «Già, lo facevo spesso, era bello, era divertente, ti faceva sentire pulito». Ma poi atterravamo, ero preso dagli impegni del giorno, magari dormivo durante il viaggio di ritorno, e non avevo più quel pensiero, non ci pensavo già più il giorno dopo.»

Le ombre degli alberi frustavano il tetto della macchina. «Non ero contento in quella ditta. Non aveva niente a che fare con cose che io avevo conosciuto bene o che mi interessavano. Non mi importava niente se vendevano una lavatrice a rulli in più o una tonnellata in più di gomma rigenerata. Non me ne importava niente.»

Ci fermammo davanti a una casa tutta bianca, circondata dal prato inglese e da uno steccato, all'ombra di Maple Street, Chagrin Falls, Ohio. Esitò un momento prima di scendere.

«Non fraintendermi, adesso. Credo di non aver mai avuto altro pensiero che volare da solo, andare qua e là, oltre le nubi e cose del genere. Rivedere il sole, era quello che desideravo di più. Era bello e piacevole vedere tutte quelle cime splendenti, mentre sotto c'era il grigio sporco della base delle nubi. Ma non credo di aver avuto questo tipo di nobili e sacri pensieri, quando volavo.

«Poteva anche succedere casualmente che, sbucando fuori, dicessi mentalmente: "Signore, eccomi qua a guardare le cose come le guardi tu". E il Signore diceva: "Rog".

«Sono sempre stato impressionato da tutto quell'ammasso di corpi nuvolosi e dal fatto che io ero lassù, che giravo in quella grandiosità, sfiorando un torrione temporalesco, mentre a terra la gente stava solo decidendo se prendere l'ombrello. A questo pensavo andando al lavoro...»

Entrammo in casa e io cercai di ricordare. No, non aveva mai parlato così, non aveva mai detto cose di questo genere da quando lo conoscevo.

«E ora» disse dopo cena «pochi conoscono la American Aviation. O non la conoscono o travisano dicendo: "Ah, è quell'impresa che sta fallendo, o che è fallita?" Bene, adesso posso dire la mia: no, non sta fallendo,

all'American Aviation abbiamo personale professionista... e sono davvero professionisti. Questa è un'altra cosa che volevo quando ho lasciato il posto delle lavatrici a rullo. Non volevo lavorare con una manica di... insomma volevo lavorare in una organizzazione di professionisti.»

Controllammo lo Yankee prima del volo di trasferimento a Philadelphia e ricordai quello che Jane Beaven aveva detto il giorno prima: «lo non lo conosco e non lo conoscerò mai abbastanza. Bo era diventato un altro uomo dopo aver lasciato definitivamente il volo. L'aveva presa male, era abulico, annoiato. Non parlava molto, di quello che provava non diceva quasi nulla. Quando finalmente ha dato le dimissioni, poteva scegliere tra due ottime occasioni: una era lavorare per una grande azienda metallurgica, e lì sarebbe rimasto per sempre; l'altra era andare all'American Aviation che, per quello che ne sapevamo, avrebbe potuto chiudere il giorno dopo. Ma, dopo il primo colloquio, sapevo già dove sarebbe andato». Si mise a ridere. «Naturalmente, continuava a dire: «L'industria metallurgica sarebbe una meraviglia ed è molto più sicura» ma per me erano tutte storie... sapevo benissimo cosa avrebbe scelto.»

Lo Yankee rullò in pista; era uno dei primi voli che Beaven faceva dopo tanti anni a terra. «Ce l'hai tu, Bo» dissi. «L'aeroplano è tuo.»

Diede tutta manetta, diritto al centro pista, e scoprimmo che lo Yankee sull'erba, in una giornata calda, non è un aereo per piste corte. Ci staccammo da terra quasi in fondo alla pista, con un angolo di salita piuttosto modesto.

I dieci anni di assenza si sentivano, anche in un uomo che un tempo era stato un pilota migliore di come io potessi sperare di essere. Non pensava in anticipo sul velivolo, era brusco sui comandi, e il piccolo e sensibile Yankee non stava mai fermo sotto le sue mani.

Ma, stranamente, era assolutamente tranquillo. Era brusco e lo sapeva, restava in ritardo rispetto al velivolo e lo sapeva, ma sapeva anche che questo era naturale fino a che non si fosse riabituato al volo, e che si sarebbe ripreso in pochi minuti.

Pilotava lo Yankee come ricordava dall'ultima volta: come si pilota un F-100 D. La nostra virata per metterci in rotta non era la virata dolce dell'aviazione generale, ma SBAM! le ali inclinate con violenza, piantate nell'aria, girate, poi di nuovo diritte con un violento colpo di frusta.

Mi venne da ridere. Per la prima volta ero in grado di vedere quello che vedeva un altro essere umano, ero in grado di leggere nella sua mente. E

non vedevo un piccolo Yankee da turismo che andava a duecento chilometri all'ora con un motore da cento cavalli che faceva girare un'elica a passo fisso, ma un F-100 modello D, un caccia monoposto con un reattore da settemila chilogrammi di spinta, che sputava fuoco e fiamme dal post bruciatore, e la terra che sfumava sotto di noi e quella cloche tempestata di bottoni nella sua mano, quel magico manico che basta sfiorare per far fare la giostra al mondo, o metterlo a testa in giù.

Lo Yankee stava al gioco, perché la sua sensibilità sui comandi non è poi tanto diversa da quella del '100. Il volantino è leggero e preciso come quello di una Ferrari, tanto che si è tentati di fare dei tonneaux a otto tempi, secchi e veloci, così, per divertimento.

Bo scopriva quel cielo che una volta conosceva così bene. «Chissà se avremo mai un aeroplano?» aveva chiesto Jane. «Lo spero. Perché lui dovrebbe volare. Non ti so spiegare perché, perché solo lui sa cosa gli passa per la mente, ma sono sicura che sta meglio, che si sente più vivo... sembrerà un luogo comune, ma penso che la sua vita ha più senso per lui se può volare.» A me non sembrava per niente un luogo comune.

Bo diede una guardata all'orizzonte. «Si direbbe che le nubi si diradino, qui... Che dici, passiamo sopra o sotto?»

«Sei tu che piloti l'aereo.»

«Sotto.»

Fece questa scelta per il gusto di andare basso. Aria calda al carburatore e manetta ridotta, lo Yankee batté le ali come un pipistrello e ci lanciammo giù verso gli alberi. Adesso Bo pensava in anticipo sul velivolo, ed era felice, anche se naturalmente non sorrideva. Rimise le ali livellate e sfrecciammo sul castello della Pennsylvania, puntando verso est.

«Ha un po' paura di lasciarsi andare e farsi prendere del tutto» aveva detto di lui Jane. «È un po' timoroso di ritornare a essere completamente coinvolto con gli aeroplani come lo era prima. Non vuole lasciarsi andare. Ma c'è una cosa da dire di Bo. Lui non ha bisogno di molte parole, sa comunicare volando.»

Avevi proprio ragione, Jane. Diceva tutto, mentre pilotava: dei dieci anni a terra con la voglia di gridare; che adesso era ritornato il momento di volare; il dispiacere che la nostra missione fosse solo di consegnare l'aereo in volo livellato a Philadelphia, invece di portarcelo a forza di looping e di tonneaux. Non aveva bisogno di pronunciare una parola.

«Cosa ti ricordi del volo strumentale?» chiesi.

«Niente.»

«OK, allora tu guarda dentro, lo faccio il controllo di avvicinamento. «Quattro Nove Lima in contatto radar, salite e mantenete mille metri, virate a destra prua uno due zero gradi, riportate intercettando la radiale uno sei zero gradi del VOR di Pottstown.» Avevo cercato di sotterrarlo sotto un mucchio di istruzioni, ma non ci riuscii. Ero solo riuscito a dargli un bersaglio cui mirare, e lui mirò e sparò. Senza scuse. Lo Yankee adesso salì e virò dolce sotto le sue mani, livellò e lui ricordò ad alta voce.

«Una radiale è sempre in allontanamento dalla stazione, vero?»

« Sì. »

Fece la sua chiamata, intercettando la radiale.

Così ero lì a osservare il mio amico che tornava a imparare, a vedere il cielo soffiar via la polvere e le ragnatele da quell'uomo che era stato un meraviglioso pilota e che sicuramente lo sarà ancora.

«Sono socio dello Yankee aereo club» mi aveva detto. E un'altra volta: «Non dovrebbe costare molto, no, un Cub o uno Champion, tanto per fare qualche volo? E anche come investimento; da come salgono i prezzi, potrebbe anche essere un buon investimento».

Entrammo in circuito all'aeroporto 3M, e di nuovo io vedevo attraverso i suoi occhi: avevamo davanti il lucido muso d'argento, e il lungo tubo di pitot; lasciavamo una scia di fumo lungo il tratto finale di avvicinamento a trecento chilometri all'ora, più quattro chilometri per ogni cinquecento chili di carburante rimasto a bordo, oltre i cinquecento, aerofreni fuori, carrello giù, flap abbassati, trim...

Il tuono del J-57 dell'F-100 giungeva attutito alle nostre orecchie, all'ottantacinque per cento dei giri in finale, controllo del rateo di discesa, antiskid inserito, pronti ad azionare il paracadute freno. Toccammo terra, noi due, in un F-100/Yankee, nel 1959/1969, in Nevada/Pennsylvania, USA.

Poi tirò su il muso, dopo il contatto, un po' troppo alto, che a momenti raschiavamo la coda per terra. «Bo, cosa fai?» L'avevo dimenticato. Un tempo tiravamo su il muso molto alto, per far resistenza aerodinamica, rallentare il velivolo e risparmiare un paracadute freno. Evidentemente anche lui aveva dimenticato, perché nessuno si sognerebbe di tirare su il muso di un aeroplano dopo il contatto con il suolo.

«Che atterraggio schifoso» disse.

«Sì, è stato un po' scarso. Non so se ci sarà speranza per te, Bo.»

La speranza c'era. L'amico, che mi aveva salvato la vita e che era poi morto per lungo tempo, era tornato a volare. Era tornato a vivere.

Parole

Eravamo a ottanta chilometri a nord-ovest di Cheyenne. Livellati a quattromila metri. Il motore dello Swift mormorava là davanti come aveva fatto da tre ore dopo il decollo e come speravo avrebbe fatto per altre trenta ore di navigazione. Gli strumenti erano tranquilli e contenti sul cruscotto, sensibili a pressioni e temperature, a metalli e aria, e mi dicevano che tutto andava bene. Visibilità illimitata. Non avevo compilato il piano di volo.

Me ne stavo volando lassù, pensando al valore delle parole, senza il minimo segno premonitore di quello che sarebbe successo tra quattro minuti e mezzo. Guardavo intorno le montagne e il deserto, la quota e la pressione dell'olio, l'amperometro e le prime nuvole sparse nel cielo, pensando ad alcune delle parole dell'aviazione e al loro significato per il resto del mondo.

Piano di volo, per esempio. Per la gente che usa la testa, un piano di volo è ovviamente un piano per un volo. Un piano di volo è un certo ordine, una disciplina, una responsabilità per muoversi con uno scopo nel cielo. Volare senza piano di volo, per ogni essere raziocinante, significa volare senza ordine, disciplina, responsabilità, e senza scopo.

Temperatura dell'olio settantacinque gradi centigradi...fa piacere, nello Swift, sapere che c'è quel radiatore dell'olio montato là davanti.

Ma per la Federai Aviation Administration, pensai, un piano di volo non è affatto un piano per un volo. È un Modulo FAA 7233-1. Un piano di volo è un foglio di carta da dodici per venti centimetri che si compila per avvertire il servizio di soccorso quando un aeroplano non è arrivato a destinazione entro il tempo previsto. Per chi sa, il piano di volo è un pezzo di carta. Chi non sa, crede che il piano di volo sia un piano per il volo.

Meditavo su questo, navigando a ovest di Cheyenne. Ricordavo i giornali che avevo letto: «Oggi un aviogetto di linea ha investito rullando un velivolo leggero da scuola Cessna, parcheggiato sull'aeroporto. Il Cessna, che è andato distrutto, non aveva compilato il piano di volo...».

Non aver compilato un piano di volo, nel linguaggio dei giornali, significa: «Colpevole. Causa dell'incidente».

Perché l'FAA non ha mai dato una definizione di *piano di volo* per i giornalisti? Che sia perché l'Amministrazione vuole che credano che chiunque non abbia richiesto il servizio di soccorso mediante il Modulo 7233-1 sia colpevole e causa di ogni incidente? È strano come sia facile, quando capita un incidente, comunicare ai giornalisti che il velivolo leggero non aveva il piano di volo. O meglio, quando chiedono «Il piccolo aereo aveva il piano di volo?» rispondere con riluttanza, con dolore «Ebbene, signori, no. Ci dispiace dirlo, ma il velivolo leggero non aveva compilato il piano di volo».

Mancavano solo due minuti, adesso, al fatto-di-cui-non-c'erano-segni-premonitori.

Torre di controllo. Controllo del traffico aereo. Da dove sono venuti fuori questi nomi? Non controllano proprio niente. La gente da quella torre parla con i piloti e li avverte di certe condizioni. È il pilota che fa tutti i controlli che si devono fare. È un gioco di parole senza importanza? Quante volte avete sentito dire da un incompetente: «Non c'è torre di controllo? Ma non è *pericoloso?».* Immaginate cosa penserebbe se sapesse che la terminologia ufficiale per un aeroporto senza torre di controllo è *aeroporto incontrollato!* Provate a spiegarlo a un giornalista! La parola stessa denuncia un incidente che deve succedere, aeroplani che dopo un sussulto cadono su scuole e orfanotrofi. Ecco la descrizione di milioni e milioni di decolli, il tipo di decollo fatto ogni giorno, ogni minuto: *Il velivolo leggero decollò da un aeroporto incontrollato, senza controllo radio, senza piano di volo. Uau!*

Aerovia ricorda *Autostrada,* un luogo libero sulla terra dove le automobili possono correre veloci e sicure. In realtà un'aerovia è una specie di canale dove gli aeroplani sono costretti a volare il più possibile vicini tra loro in un cielo che altrimenti sarebbe senza limiti.

Quote quadrantali. Un termine molto tecnico, ufficiale, per descrivere un sistema che, quando va bene, assicura che le collisioni in volo avvengano con un angolo inferiore ai 179 gradi.

Guardare intorno per vedere se ci sono altri aeroplani. Troppo semplice. In una società che rifiuta la fiducia nel prossimo, in una civiltà che chiede garanzia di sicurezza da infallibili scatolette di latta invece che dall'attenzione individuale, *guardare intorno* è troppo poco dignitoso. Certo, non è sofisticato, ecco tutto.

Era il mio momento. Volavo esattamente a 3800 metri, nove metri al di

sotto della quota quadrantale prescritta per le rotte a ovest. Ero sulla Victor 138, l'aerovia da Cheyenne a Medicine Bow, Wyoming.

L'altro aeroplano era anche lui sulla Victor 138, anche lui a 3800 metri, ma in una direzione che l'avrebbe portato diritto contro l'ogiva dello Swift, attraverso la cabina e la fusoliera, per farlo uscire all'aria aperta dietro i timoni. L'altro aeroplano era nove metri al di sotto della quota esattamente sbagliata, lo avevo ragione, ma lui aveva il C-124, che un tempo era il più grande quadrimotore del mondo.

Lo Swift e io decidemmo di non discutere su chi avesse ragione, e virando ci togliemmo di mezzo. Il '124, visto così, è veramente un aeroplano molto grande.

Ero stupefatto. Come, quell'uomo è un pilota professionista, un pilota militare! E vola alla MIA quota. Alla quota sbagliata! Vola verso est con la quota per ovest. Come può un pilota professionista, come può fare un errore simile, con un aeroplano gigantesco come quello?

Non si era trattato di un mancato incidente. Il C-124 è un ammasso di ferro abbastanza mostruoso da essere visto molto tempo prima del pericolo. Tuttavia era là, esattamente alla mia quota, cento tonnellate di alluminio e acciaio, nella direzione sbagliata.

Se io fossi stato distratto a consultare la carta e il gigante avesse polverizzato lo Swift, non ci sono dubbi sul tono che avrebbe avuto l'articolo che sarebbe apparso sui giornali. Dopo aver spiegato che lo Swift si era frantumato contro una piccola carenatura del velivolo da trasporto, e forse dopo l'immagine dell'ammaccatura che gli avevamo fatta, i giornali avrebbero concluso così: «I portavoce dell'FAA hanno deplorato l'incidente, ma hanno ammesso, di fronte alle nostre domande, che il velivolo leggero non aveva compilato il piano di volo».

Attraverso il paese solo con il manometro dell'olio

Avete mai avuto l'impressione che tutti gli altri sappiano qualcosa che voi non sapete? Che tutti gli altri diano per scontato qualcosa di cui voi non avete neanche sentito parlare, come se non foste stati presenti alla Grande Riunione in cielo, o cose simili?

Uno dei punti principali trattati alla Grande Riunione sembra che sia stato "Nessuno va da costa a costa con vecchi aeroplani". Nessuno che

ragioni ancora, voglio dire. Ed ecco che arriva il vecchio Bach, il quale non era presente alla Riunione.

L'aeroplano dei miei desideri era un Detroit Parks P-2A Speedster, un biplano a carlinga aperta, e si trovava nel North Carolina, Volevo prenderlo in cambio del mio Fairchild 24, e mi trovavo in California. Ora, non vi pare che la cosa più logica fosse volare con il Fairchild in North Carolina, prendere il biplano, e ritornare con lui in volo in California? Se vi sembra logico, allora neanche voi eravate presenti alla Riunione. C'è sempre una piccola percentuale di noi che non è ben informata.

Quindi, non sapendo fare niente di meglio, pilotai il mio tranquillo, ronfante monoplano a cabina chiusa, ben strumentato, fino a Lumberton, North Carolina, e lo scambiai con un rustico, rombante biplano pieno di vento il cui unico strumento del quale ci si poteva fidare era il manometro dell'olio; un aereo che non aveva mai neanche sentito parlare di un impianto elettrico, per tacere della radio, e che era terribilmente sospettoso di qualunque pilota che non avesse imparato a volare su un JN-4 o un American Eagle.

Un altro argomento della Riunione doveva esser stato di sicuro "Devi essere un gran bel pilota per atterrare con il vento al traverso su una pista asfaltata". Il che spiega perché a un tratto mi sia trovato a Crescent Beach, South Carolina, in mezzo a uno strano scricchiolìo, a un rumore di rottami, mentre l'imbardata faceva cedere la gamba di forza destra del carrello, distruggeva la ruota destra, e riduceva la semiala inferiore destra come un taralluccio mal ridotto. Dopo un po' ascoltavo il lontano ruggito dell'Oceano Atlantico, e ancora più tardi, dopo che si era fatto buio, il triste ticchettìo della pioggia sul tetto dell'hangar dove era stato trascinato il mio mucchio di rottami. E avevo solo quattromiladuecento chilometri da fare. Desiderai avere della cicuta da bere, o un parapetto da cui buttarmi in mare. Ma noi che eravamo assenti alla Riunione siamo così sprovveduti e bisognosi di pietà che riusciamo a trascinarci nella vita malgrado le nostre limitazioni. La pietà, in questo caso, venne dall'ex proprietario del Parks, di nome Evander M. Britt, custode di una inesauribile fonte di ospitalità meridionale. «Su, non preoccuparti Dick» disse al telefono. «Arrivo subito con un carrello nuovo. C'è anche un'ala, qui, se ne hai bisogno. Non preoccuparti. Arrivo subito.»

E con lui, guidando sotto la pioggia, c'era il colonnello George Carr, pilota girovago, pilota da caccia, comandante di gruppo, restauratore di

aeroplani antichi. «È tutto qui il danno!» disse Carr quando vide il rottame. «Da quello che mi ha detto Vander, pensavo che avevi rotto tutto! Aiutami a piazzare questo cricco, e domani ti vedremo di nuovo in volo.»

La rete amica dell'Associazione degli Aeroplani Antichi si chiuse sul socio bisognoso di aiuto, e così da Gordon Sherman, presidente della Sezione Carolina-Virginia, come manna dal cielo, arrivò una rara vecchia ruota tolta al suo Eaglerock per il mio carrello. In pochi giorni il Parks e io eravamo sani come il giorno che uscimmo di fabbrica, con qualche nozione in più su quella combinazione tra vento al traverso e piste di asfalto, ringraziammo umilmente i nostri benefattori, accettammo un pacco di viveri di emergenza dal colonnello Carr e cominciammo a sbocconcellare i quattromiladuecento chilometri.

Sbocconcellammo eccome, a trentacinque anni, e scoprii anche che i primi piloti girovaghi che volavano con il Parks e i suoi confratelli erano gli uomini più unti e congelati del loro tempo. E lo scoprii personalmente. Dopo ogni giornata di volo, nei prati o negli aeroporti, bisognava metter mano all'ingrassatore per riempire le scatole delle punterie di grasso appiccicoso. Cinque cilindri, dieci scatole delle punterie. Dopo ogni volo, mano allo straccio per togliere quel grasso spruzzato su qualunque cosa si trovi dietro al motore: occhialoni, parabrezza, fusoliera, carrello, impennaggi. Toglierlo subito, prima che indurisca. Il motore Wright J-6-5 Whirlwind è un mostriciattolo tutto unto anche lui, e tutte le mattine il pilota che apre la cappotta per fare il drenaggio della benzina viene marcato inevitabilmente da un velo di olio persistente.

Sapevo, naturalmente, per averlo visto sui termometri dell'aria esterna negli altri aeroplani, che più si va in alto, più fredda diventa l'aria. Ma scoprii che tra leggere FREDDO su uno strumento e averlo in cabina che gira e picchia, infiltrandosi tra giubbotto di pelle e camicia di lana, ci passa una bella differenza. Solo sporgendomi bene in avanti sotto il parabrezza potevo evitare le coltellate gelide del vento dei centosessanta chilometri all'ora, ma sporgersi bene in avanti per tre ore di seguito non è molto comodo.

Scoprii presto un fatto di basilare importanza mentre facevo la conoscenza con il Parks, volando verso ovest il primo giorno di primavera del 1964. Si gode il panorama su cui si vola in proporzione alla velocità con cui lo si sorvola. Preso da venti contrari sui prati dell'Alabama, vidi per la prima volta che ogni albero in primavera è come una fontana verde

brillante, che zampilla foglie lucenti verso il sole. Qualcuno di questi pascoli è proprio come il prato inglese rasato dei country club più esclusivi, e dovevo farmi forza per non cedere alla tentazione di atterrarci solo per il piacere di rullare su quell'erba vivida e incontaminata. Il Parks non era molto convinto che io fossi idoneo per essere il suo pilota, ma ogni tanto mi offriva queste visioni del suo mondo, visioni di una volta. Sfilavano le fattorie segnate dal tempo, una dopo l'altra, tutte nel loro regno in cima alla strada in terra battuta, a guardia dei loro campi e dei loro boschi, proprio come quando il Parks era nuovo e le vedeva per la prima volta. Più di una fattoria ospitava all'ingresso perfino automobili e autocarri del 1930, certi pascoli nutrivano vacche del 1930, e io per un momento ero il vecchio bisunto Buzz Bach, pilota girovago con tanto di occhialoni e casco in quei cieli inviolati. Era un'illusione così bella per essere vera!

Ma se distoglievo lo sguardo per un istante per scrivere un appunto sul margine della carta geografica, il Parks dimostrava una palese gelosia. Mentre andavamo rombando in volo livellato, mi chinai per scrivere «gli alberi sono fontane verdi». La punta della matita non aveva finito «... rdi», che il rombo del motore si era fatto molto più forte di prima e il vento urlava sui tiranti. Alzai di scatto la testa e vidi la terra tutta inclinata che si avventava su di me, mentre una vocina diceva: «Quando stai pilotando, devi pilotarmi, e non prendere appunti o pensare ad altro...». Il Parks non si poteva trimmare così da poter volare senza le mani sui comandi. Potevo tentare di tutto, ma invariabilmente andava in una posizione inusuale ogni volta che senza pensarci distoglievo la mia attenzione dalle sue necessità.

Le ore passavano e diventavano lunghi giorni di volo mentre il volto del sud degli Stati Uniti scorreva sotto di me. Tre ore di volo erano sufficienti per ricoprire il parabrezza di olio e grasso delle punterie, ma i cinque cilindri del Whirlwind continuavano a rombare senza perdere neanche un colpo.

Il Parks mi insegnò qualcosa sulla gente, quando mi giudicò pronto ad apprendere. Sta' lontano dalle città, mi disse, e troverai gente che ha tempo per essere aperta, amichevole e molto gentile. Prendi un posticino come Rayville, Louisiana. Atterra in quel piccolo campo al tramonto del sole. Rulla verso una piccola fila di hangar, alla pompa della benzina. Tutto deserto. Spegni il motore, vicino all'insegna della Adams Flying Service, con un Grumman Ag-Cat e un Piper PA-18 agricolo parcheggiati di fuori.

Esci dalla carlinga, stiracchiati e comincia a pulire il grasso delle scatole delle punterie. E improvvisamente arriva un camioncino e una voce. «Salve.»

Il camioncino ha la scritta Adams Flying Service sulla portiera, e il conducente sorride e ha un vecchio cappello di feltro con la tesa rialzata davanti.

«Credevo che fosse uno Stearman, quando siete passati sulla fattoria, ma era troppo piccolo per essere uno Stearman, e poi non faceva il rumore di un 220 cavalli. Ma che aeroplano è?»

«Detroit-Parks. Una specie di Kreider-Reisner 34, se conosce questo tipo.»

Si cominciò a parlare di aeroplani. Lui era Lyle Adams, proprietario della compagnia di lavoro agricolo, che una volta cavalcava tori e cavalli selvaggi nei rodei; pilotava aerei affittati a gruppi che volevano andare a caccia o a pesca in posti selvaggi e incontaminati. Dopo cena Adams cominciò a parlare di volo e di vento al traverso e di imbardate; poi mi fece delle domande e rispose alle mie. Invitò questo pilota infreddolito e bisunto a casa sua, a conoscere la sua famiglia, a guardare foto di aeroplani e di voli del tempo passato.

Alle cinque e mezza del giorno dopo era di nuovo giù per portare l'aviatore a colazione, e per aiutarlo poi a mettere in moto. Un altro decollo, una battuta di ali in segno di saluto, e lunghe ore mattutine nel vento turbinoso e pungente mentre il sole si alzava nel cielo.

Seguimmo la Highway 80 per molte centinaia di chilometri attraverso il territorio selvaggio del Texas, quasi sempre a una quindicina di metri sulla strada deserta per evitare il vento sempre contrario. La terra sterminata era sempre là, sempre in attesa, a osservare ogni giro d'elica degli aeroplani che osavano attraversarla.

Più avanti, un temporale, come appoggiato al grande pilastro obliquo di pioggia grigia e dura. «Ci aspetta un'avventura!» dissi al Parks, stringendo un po' di più la cintura di sicurezza. Potevo seguire la ferrovia a destra ed evitare la pioggia, o la strada a sinistra e finirci dentro. Ho sempre pensato che è bene accettare la sfida ogni volta che ti è lanciata, così seguimmo la strada. Avevo appena finito di legarmi all'albero maestro, per così dire, e come le prime gocce di pioggia batterono sul parabrezza, il motore si fermò. Un'avventura per volta, pensai subito, e mentre giravamo svelti sulla destra mi vennero in mente le provviste di emergenza. Il deserto

appariva terribilmente vuoto. Per conto suo, il Whirlwind riprese vita, brontolando e tossendo. La benzina era aperta, la miscela ricca, il serbatoio pieno. I magneti. 1 magneti erano bagnati. Sul destro il Whirlwind cessava di tossire e ronfava tranquillo. Sul sinistro si fermava, perdeva colpi, aveva dei ritorni di fiamma. Svelto ripassai sul destro. La carta, la carta, dov'è la carta? La città più vicina è, vediamo... (il rumore del vento aumenta sui tiranti)... è Fabens, Texas, trentadue chilometri verso ovest: di qui a Fabens... (adesso il vento urla)... Su, non ora, aeroplano. Sto solo guardando la carta! Non va bene? Tira su il muso di nuovo sull'orizzonte, gira un dentino il trim dello stabilizzatore... Fabens è a trentadue chilometri e se seguo la ferrovia c'è una svolta a sinistra... (il vento si calma, diventa silenzioso, qualche ombra scorre sulla carta)... OK! OK! Per favore, non rendermi la vita difficile adesso. Non vedi quel deserto là sotto? Vuoi perdere un'ala o una ruota su una di quelle rocce?

Il Parks si stabilizzò per seguire la ferrovia, ma se volevo spaventarmi, giravo il commutatore dei magneti su SINISTRO e ascoltavo il motore sbuffare e arrestarsi. Fu una liberazione, qualche minuto dopo, atterrare sulla sabbia di Fabens, Texas. Srotolai il sacco a pelo sotto l'ala, con il paracadute e il giubbotto per cuscino, e mi addormentai di peso.

Al mattino i magneti erano asciutti e pronti al lavoro, e il lavoro erano milleduecento chilometri di deserto. L'America ne ha proprio tanta di sabbia. E di sassi. E di cespugli scuri sotto il sole. E ferrovie diritte come tronchi di pino a perdita d'occhio.

Mentre attraversavamo il confine con l'Arizona, il magnete sinistro cominciò di nuovo a far le bizze. Così mi feci ottocento chilometri solo con il magnete destro, tra i poligoni di tiro a sud di Phoenix e attraverso le tempeste di sabbia su Yuma. Il magnete sinistro non mi faceva più paura. Un solo magnete fa andare il motore, se l'altro si guasta. Una volta gli aeroplani avevano motori ad accensione singola. Se si guasta anche il magnete destro, atterro sulla Highway 80 e dò mano alle provviste di emergenza. A Palm Spring, California, il magnete di sinistra riprese a funzionare. È quando si riscalda che pianta; se lo lasci raffreddare per un po', va bene.

Quasi arrivati, pensai. «Quasi arrivati» dissi al Parks. «Non manca molto.»

Ma c'erano temporali a ovest delle montagne, e pioggia, e venti forti tra le gole. Se avessi il Fairchild con i suoi strumenti e le sue radio!

Tentammo di passare a Julian, con il Parks, ma fummo malmenati e sbattuti indietro sul deserto per la nostra audacia. Tentammo di passare a San Diego, e per la prima volta in vita mia, con una velocità indicata di centoventi chilometri all'ora, mi trovai a volare all'indietro. Una sensazione allucinante, che ti fa guardare subito l'indicatore di velocità, per sicurezza. Ma con tutta la sicurezza, il Parks semplicemente non ce la faceva a volare verso ovest contro il vento. E allora di nuovo a nord, in un lungo duello personale con il passo di Banning, e il Monte San Jacinto. "Fai il bullo!" pensai squadrando la montagna con la vetta circondata dalle nubi temporalesche e dalla neve. Ci infilammo nella pioggia un'altra volta, e questa volta ai magneti, arrabbiati com'erano con le montagne, non importò proprio nulla.

E ci fu da lottare e lottare fino a quando riuscimmo a farci strada e atterrare sulla pista scivolosa di Banning.

Un'ora più tardi, riposato e di nuovo pronto alla lotta, vidi che le nubi erano un po' rotte verso ovest, al di sopra di una catena di colline basse. Decollammo e prendemmo ancora pioggia, una pioggia che punge come se fosse di palline di acciaio e che lava e pulisce gli occhialoni. E con la pioggia, la turbolenza provocata dal vento sulle colline, così forte che il motore si arrestò un paio di volte per mancanza di benzina nel carburante dovuta ai G negativi.

All'improvviso tutto finì. L'ultima catena di colline era passata e davanti nubi sparse e grandi colonne di raggi di sole fino a terra. Improvvisamente. Come se volassi verso la Terra Promessa, come se fosse stato deciso che il piccolo Parks aveva lottato abbastanza, che aveva dimostrato chi fosse, e che non era più necessario continuare la lotta. Uno di quei momenti che un pilota non dimentica: dopo la pioggia grigia battente, il sole; dopo la turbolenza estenuante, l'aria liscia come uno specchio; dopo le montagne minacciose e le nubi furiose, un piccolo aeroporto, l'ultimo atterraggio, casa nostra.

Se non c'eravate a quella Grande Riunione in cielo, dovete imparare da soli cosa vuol dire volare da costa a costa con vecchi aerei. Se non avete avuto consigli da qualcun altro, sarà un aeroplano a dovervelo insegnare.

Qual'è la lezione? Si può pilotare un biplano a carlinga aperta per migliaia di chilometri, si possono imparare mille cose sul proprio paese, sui primi piloti cui si deve il progresso dell'aviazione, e su se stessi. Qualcosa che, forse, nessuna Riunione potrà mai insegnare.

C'è sempre il cielo

Io dovevo scrivere una storia su quell'uomo, non ucciderlo a sangue freddo. Ma chissà perché non riuscivo a convincermene. Era una di quelle rare occasioni in cui avevo incontrato una persona così spaventata da essere completamente estranea, e mi trovavo incapace di discorrere con lui come se avessi parlato Urdu antico. Era sconcertante scoprire che le parole talvolta non hanno significato, non hanno nessun effetto. L'uomo che avrebbe dovuto essere la figura centrale della storia mi faceva capire chiaramente che ce l'aveva con me, che mi considerava un burattino, uno scostumato, un ingrato, una intera folla di altri pessimi caratteri racchiusi in un unico stinto giubbetto da volo.

Qualche anno prima, avrei provato a comunicare con lui a suon di sberle, ma adesso preferii lasciare la stanza. Camminai nella notte e arrivai, sotto la fioca luce lunare, sulla spiaggia. E pensare che questa avrebbe dovuto essere la storia dell'uomo e del suo paradiso.

I cavalloni rumoreggiavano nell'oscurità della spiaggia, scintillando di fosforescenze verde-blu, come obici pacifici che sparano nella notte, e osservavo l'oceano montare rapido e sicuro, e ritirarsi lento con un sospiro. Forse camminai per mezz'ora, cercando di capire quell'uomo e la sua paura, e alla fine rinunciai come a una cosa che non va. Fu soltanto allora, distogliendo lo sguardo da terra, che mi capitò di guardare in su.

E là, al di sopra della elegante residenza e al di sopra del mare, al di sopra degli ospiti distratti dentro il bar, al di sopra di me e dei miei piccoli problemi, c'era il cielo.

Rallentai, là sulla sabbia, e alla fine mi fermai e scrutai in alto, nell'aria. Da oltre l'orizzonte a nord fin oltre l'orizzonte a sud, dal di là della fine della terra fino al di là delle profondità del mare, si estendeva un cielo di miliardi di chilometri. Era calmo, immobile.

Qualche cirro passava alto sotto una falce di luna, trascinato dolcemente da deboli venti. E mi accorsi di qualcosa di cui non mi ero mai accorto prima.

Che il cielo è in continuo movimento, ma non va mai via.

Che qualunque cosa succeda, il cielo è sempre con noi.

E che il cielo non può essere disturbato. I miei problemi, per il cielo, non esistono, non sono mai esistiti, non esisteranno mai.

Il cielo non si sbaglia.

Il cielo non giudica.

Il cielo, semplicemente, è.

C'è, sia che vogliamo vedere questa realtà o che vogliamo sotterrarci sotto mille miglia di terra, o ancora più giù, sotto l'impenetrabile schermo delle abitudini senza spirito.

Un anno dopo, per qualche motivo mi trovavo a New York; tutto andava male e i miei averi ammontavano a ventisei cents. Avevo fame e l'ultimo posto in cui avrei desiderato essere erano proprio le strade-prigione di Manhattan al tramonto, con le loro finestre sbarrate da inferriate e le porte a quintupla serratura. Ma mi capitò di guardare in su: una cosa che non si fa quasi mai a Manhattan. Di nuovo, come era successo in riva al mare, là in alto - al di sopra dei canyon di Madison Avenue e Lexington e Park — c'era il cielo. C'era. Tranquillo. Uguale. Caldo e accogliente come fosse casa nostra.

Che ne dici, pensai. Che ne dici di questo fatto. Per quanto la vita di un aviatore sia ingarbugliata e contorta e disgraziata, egli ha sempre una casa che l'aspetta. L'aspetta sempre la gioia di ritornare su nel cielo, di guardare le nubi in basso o in alto, l'aspetta sempre quella voce interna che gli grida «Sono di nuovo a casa!».

«È solo nebbia, è solo aria senza niente» direbbe la gente di terra. «Togli la testa dalle nuvole, posa i piedi per terra.» Eppure in occasioni così diverse come su quella spiaggia solitaria e quella strada affollata di Manhattan, mi sentii sollevato dalla più nera disperazione verso la libertà. Dalla malinconia, dalla rabbia e dalla paura. Ebbi un solo pensiero: "Che me ne importa, sono felice!".

Solo per aver guardato il cielo.

Questo genere di cose succedono, forse, perché i piloti non sono in fin dei conti dei girovaghi incalliti. Può darsi che i piloti siano felici solo quando sono a casa loro. E può darsi che si sentano a casa loro solo quando possono in qualche modo toccare il cielo.

Acciaio, alluminio, dadi e bulloni

Un aeroplano è una macchina. Non è possibile che sia vivo. E non è possibile che provi desiderio o speranza o odio o amore.

La macchina che chiamiamo «aeroplano» si compone di due parti, il

«motore» e la «cellula», ognuna delle quali è fatta con comuni materiali per costruzioni meccaniche. Non ci sono segreti, né arti magiche; non ci sono incantesimi recitati su ogni aeroplano per farlo volare. Vola in virtù di note e invariabili leggi fisiche che non possono essere cambiate per nessuna ragione.

Un «motore», in breve, è un blocco di metallo in cui sono stati praticati certi fori, completato con molle, valvole e ingranaggi. Per nessun motivo prende vita quando è imbullonato sul muso di una cellula. Quelle vibrazioni nel motore sono causate dalla rapida successione di esplosioni del carburante nei suoi cilindri, dall'azione delle sue parti rotanti, dalle forze create dall'elica in movimento.

Una «cellula» è una specie di gabbia fatta di tubi di acciaio e di lamiera di alluminio. Si tratta di lamierino, tela e fili metallici. Sono dadi e bulloni. Una cellula è costruita secondo i calcoli del progettista, che è un uomo molto serio e pratico che si guadagna la vita facendo queste cose e non si impiccia in alcun modo di pratiche extrasensoriali.

Non c'è un pezzo in un aeroplano di cui non esista il disegno quotato. Non c'è particolare che non possa essere smontato in semplici piastre o pezzi fusi o forgiati. L'aeroplano è stato inventato, non è "venuto alla luce", non gli è mai stata data la vita. Un aeroplano è una macchina come lo è un'automobile, come una sega a nastro, come un trapano.

Qualcuno, forse il più giovane allievo pilota, obietterà dicendo che un aeroplano è una creatura dell'aria e che perciò possiede delle forze che un trapano non possiede. Sbagliato. Un aeroplano non è una creatura. E una macchina: cieca, sorda, fredda, senza vita. Ogni forza che agisce su di lui è una forza nota. Milioni di ore di ricerca e di voli di prova ci hanno dimostrato tutto quello che si deve sapere su un aeroplano: Portanza-Peso-Trazione-Resistenza. Angolo di incidenza, centro di pressione, potenza necessaria e potenza disponibile, e la resistenza parassita che aumenta con il quadrato della velocità.

Eppure c'è ancora qualche pilota di aeroplano che insiste nel credere che questa macchina è un animale, che è viva. State attenti a non crederci. E assolutamente impossibile.

Le caratteristiche di decollo di ogni aereo, per esempio, dipendono dal carico alare, dal carico per cavallo, dai coefficienti del profilo alare, dalla altitudine densità, dal vento, dalla pendenza e dalle condizioni della superficie della pista. Sono tutte cose che possono essere misurate con il

metro e gli strumenti, e dopo essere state elaborate sui grafici e con i regoli ci danno la misura della minima distanza richiesta per il decollo.

Non si trova una sola frase, una parola, un accenno in nessun manuale tecnico, che sia mai stato stampato, che dica sia pure alla lontana che le caratteristiche di questa macchina possano essere variate grazie alle speranze del pilota o ai suoi sogni o alla sua gentilezza verso il suo aeroplano. È assolutamente importante che lo sappiate.

Vi faccio un esempio. Prendiamo un pilota. Diciamo che il suo nome è... oh... Everett Donnelly. Diciamo che ha imparato a volare su un 7 AC Aeronca Champion. Immatricolato N2758E.

Più tardi, diciamo che Everett Donnelly, divenuto primo ufficiale all'United Air Lines, poi comandante, cominciò a cercare quel vecchio Aeronca Champion. Diciamo che continuò a far domande, a scrivere lettere, a cercare per un anno e mezzo in tutto il paese. Alla fine trovò ciò che era rimasto dell'N2758E, schiacciato sotto un hangar crollato in un aeroporto abbandonato. Diciamo anche che impiegò poco meno di due anni per ricostruire l'aeroplano ritoccando e rifinendo ogni dado, vite, puleggia e incollatura. E poi ci volò per circa cinque anni, rifiutando più di una buona offerta da chi voleva comprarlo; lo teneva in perfette condizioni perché rappresentava una parte della sua vita che gli faceva piacere e perché quell'aeroplano era diventato qualcosa che amava.

E ora diciamo che un giorno ha dovuto atterrare in un campo in alta montagna per una rottura a una tubazione dell'olio. Riparò il guasto, rimboccò l'olio con le lattine che portava sempre a bordo, e fu pronto per decollare.

Adesso leggete quanto segue con attenzione. Diciamo che se Everett Donnelly non avesse decollato subito sarebbe stato sepolto dalla tempesta di neve dell'8 dicembre 1966. Diciamo anche che non c'erano strade per quel campo, e che tutto intorno era disabitato. E che c'era una fila di pini alti venti metri intorno al campo e non c'era vento.

Ecco la situazione. Adesso metto questi dati in un computer programmato per le caratteristiche di volo di questo Champion in relazione ai parametri di quel campo e dell'atmosfera in quel momento. Il risultato finale presentato dal computer, dopo aver rimuginato un po', è una distanza minima di 486 metri per decollare e superare un ostacolo di venti metri, presupponendo una tecnica perfetta di pilotaggio.

Everett Donnelly, che non è informato con la precisione del computer,

ma sa che il decollo non sarà dei più facili, misura a passi una distanza di 360 metri dalla linea di partenza alla base dei pini di fronte. Tirando la coda del velivolo indietro tra due alberi, riesce ad aumentare la distanza fino a 362 metri. Non serve a niente. Il campo è sempre troppo corto di 124 metri.

E adesso ecco altri fatti che in pratica non possono variare la corsa di decollo dell'Aeronca Champion N2758E.

Diciamo che Everett Donnelly pensa alla nevicata in arrivo, alla sua morte per assideramento e alla distruzione del suo aeroplano se non si affretta a decollare da quel campo.

E si ricorda il primo giorno in cui ha visto il suo Champion, tutto giallo con un lampetto color rosso terra un po' sbiadito, con spruzzi di fango un po' dappertutto, indaffarato a portar su passeggeri e allievi piloti da un piccolo campo in Pennsylvania dopo la guerra. Si ricorda di aver lavorato le domeniche e tutta l'estate per pagarsi le lezioni di volo su questa macchina.

Si ricorda di quindicimila ore di volo e di quando ha ritrovato il Champion, sotto l'hangar.

Si ricorda degli anni per ricostruirlo e del primo volo fatto con lui da Jeanne Donnelly, e che lei non volerà su nessun altro aereo se non sul N2758E.

Pensa al primo volo di suo figlio, al suo decollo avvenuto solo una settimana prima, il giorno in cui il ragazzo aveva compiuto i sedici anni.

Allora fa girare l'elica della sua macchina, salta dentro la cabina e dà tutta manetta e il Champion comincia a muoversi verso gli alberi sull'altro lato del campo perché è ora di tornare a casa.

Vi prego di credere che i miei studi sugli aeroplani sono completi. Non ci sono lacune. Questi studi coprono tutto lo scibile di tutti gli ingegneri aeronautici e dei progettisti di aerei e dei meccanici fin da quando l'uomo ha cominciato a volare. Non c'è teoria che questi uomini non abbiano sperimentata e dimostrata in pratica.

E tutto concorda nel dare per certo che non c'è la minima speranza che Everett Donnelly riesca a decollare da un campo che è troppo corto di 124 metri. Meglio scavare una fossa e tentare di proteggersi dalla bufera di neve; meglio lasciare che l'aeroplano sia disintegrato dal vento mentre il pilota tenta di scendere dalla montagna; meglio qualunque altra cosa piuttosto che tentare di superare un ostacolo che è impossibile superare.

Un aeroplano, come ho dimostrato, è una macchina. E non è un'idea che mi sono inventata io. E non sono nemmeno io che lo scrivo, ma le decine di migliaia di grandi intelligenze che hanno dato all'uomo la velocità e la tecnologia del volo. Tutto quello che io ho fatto, nel mio studio, è stato chiedere se qualcuno di loro credesse che un aeroplano fosse qualcosa di più di una macchina. E in mille libri e mezzo milione di pagine, di diagrammi e di formule, non ho trovato una sola parola, una speranza inespressa che contraddicesse la matematica e i calcoli per la lunghezza della corsa di decollo di Everett Donnelly. In nessun posto ho letto che, se le condizioni sono favorevoli, e un pilota ama il suo aeroplano e glielo dimostra con le sue cure, allora un aeroplano può per una volta e per breve tempo diventare una cosa viva, che può contraccambiare l'amore dimostrandolo con il volo. Non ho trovato una sola parola che dicesse che questo è possibile.

Il computer batté il suo responso e questo era tutto. Il valore dato era la minima distanza assoluta di decollo: 486 metri.

Non c'erano errori, ve lo assicuro. Il Champion non avrebbe potuto superare quegli alberi. Era impossibile che lo facesse. Secondo calcoli precisi, avrebbe dovuto urtare gli alberi a dieci metri dal terreno a una velocità di ottantadue chilometri all'ora. L'impatto, centrato sul longherone principale dell'ala destra, un metro e ottanta dall'attacco ala fusoliera, avrebbe avuto forza sufficiente per far cedere il longherone principale e quello secondario. L'inerzia di quel che restava del velivolo, agendo sul nuovo baricentro, avrebbe scagliato l'aereo verso destra e contro il suolo. L'impatto con il terreno avrebbe sottoposto il castello motore a un carico superiore a quello di progetto. Il motore sarebbe rientrato attraverso l'ordinata parafiamma e il serbatoio. La benzina spruzzata sui tubi di scarico si sarebbe volatilizzata e sarebbe stata incendiata dalle fiamme sprigionate dai cilindri spezzati. La struttura principale del velivolo sarebbe stata divorata dall'incendio in quattro minuti e trentasette secondi, tempo più o meno sufficiente per permettere all'occupante di rimettersi dall'eventuale stato di incoscienza dovuto all'impatto e di abbandonare il velivolo. Quest'ultimo punto (se il tempo poteva essere sufficiente) è incerto, perché non appartiene al campo dell'aerodinamica e del calcolo degli sforzi.

L'obbiettivo di questo mio rapporto, dunque, è ricordarmi che l'aeroplano da noi pilotato è una macchina. Anche se lo amate e lo trattate

bene, è sempre una macchina. Un aeroplano è una macchina.

Non è possibile che io abbia visto questa mattina Everett Donnelly esercitarsi a fare atterraggi sul suo Champion e poi rullare al rifornimento.

Avrei dovuto dire: «Everett, ma non sei morto?».

Lui avrebbe riso. «Sei matto? Sono più vivo di te. Dì un po', come sarei morto?»

«Sei sceso sulle montagne sessantotto chilometri a nord di Barton's Flat e il campo era lungo solo 362 metri e la altitudine densità era di 1381 metri e il tuo carico alare era di 31,5 chili per metro quadrato.»

«Ah, sì. Sì, sono andato giù. Un tubo dell'olio rotto. Ma ci ho messo una fascetta, ho aggiunto un po' d'olio e ho ridecollato prima che cominciasse a nevicare. Non potevo mica stare lassù, no?»

«Ma la corsa di decollo...»

«Ah, sì! Ero pieno di aghi di pino nel carrello quando sono tornato. Ma il vecchio Champion fa cose egregie ogni tanto, se lo tratti bene.»

Non è possibile che sia accaduto. Non è possibile che accada una cosa simile. Se avete sentito che una cosa simile è accaduta a un pilota, se addirittura pensate che una cosa simile è accaduta a voi, non fatevi illusioni. Non è che una cosa del genere possa accadere.

Un aeroplano non può vivere.

Un aeroplano non può assolutamente sapere cosa sia “l'amore".

Un aeroplano è freddo metallo.

Un aeroplano è una macchina.

La ragazza di tanti anni fa

«Voglio venire con te.»

«Farà freddo.»

«Voglio venire lo stesso con te.»

«Tutto quel vento, l'unto, e c'è tanto rumore che non ti lascerà neanche pensare.»

«Lo so, e mi pentirò di averlo fatto. Ma voglio venire con te.»

«E dormire sotto l'ala e i temporali e la pioggia e il fango. E dovrai mangiare in piccoli caffè nei paesini.»

«Lo so.»

«E non potrai lamentarti. Non un lamento.»

«Lo prometto.»

Dopo aver rimuginato in silenzio per chissà quanti giorni, mia moglie mi disse che voleva salire nella carlinga rombante del mio biplano del 1929, per un volo che avrebbe dovuto coprire cinquemilaseicento chilometri di America, attraverso le Grandi Pianure fino alle basse colline dello Iowa, poi di nuovo in California attraverso le Montagne Rocciose e la Sierra Nevada.

Avevo un motivo per fare questo viaggio. Una volta all'anno un migliaio di macchine volanti, lente e rumorose, piene di fili d'acciaio come pezzi di antiquariato piovuti da cieli d'altri tempi, convergono su un campo tutto d'erba nello Iowa per una settimana di mezza estate. È un posto dove i piloti parlano di gioie fatte di tela e vernice, di dolori fatti di spruzzi d'olio, contenti di ritrovarsi tra amici tutti ugualmente pazzi e innamorati degli aeroplani. Questa gente è come una famiglia, e io sono uno di loro; ci doveva essere la riunione, e questo era il motivo per cui dovevo andare.

Per Bette era più dura. Ha dovuto ammetterlo, mentre prendeva accordi per sistemare i bambini per due settimane, che lei faceva il volo perché voleva farlo, perché sarebbe stato divertente, perché avrebbe potuto dire di averlo fatto. Certo, ci voleva del coraggio, ma io mi chiedevo se ce l'avrebbe fatta, ed ero convinto che non aveva la minima idea di cosa sarebbe stato quel viaggio.

Avevo fatto un lungo volo con il biplano, quando lo avevo portato a casa a Los Angeles dal Nord Carolina, una settimana dopo averlo comprato da un collezionista di aeroplani antichi. Durante quel volo ho avuto un incidente riparabile, un guasto al motore, tre giorni di freddo polare, e due giorni sul deserto così caldi che la temperatura del motore si portò al limite massimo. Ho dovuto lottare contro venti che spingevano indietro il velivolo, e una volta ho dovuto volare così basso che le ruote toccavano le cime degli alberi. Ne ho avute abbastanza da essere preoccupato in quel volo, ma ero da solo. Questo, con mia moglie, sarebbe stato più lungo di milleseicento chilometri.

«Sei sicura di volerlo fare?» le chiesi tirando fuori il biplano dall'hangar, mentre il sole cominciava a illuminare il cielo con le prime deboli luci dell'aurora. Lei stava rimestando sotto i sacchi a pelo, aggiungendo un ultimo pezzo alle provviste di emergenza.

«Sono sicura» rispose distratta.

Devo ammettere che avevo una certa curiosità malvagia di vedere come se la sarebbe cavata. Nessuno di noi due aveva la passione per il camping

o per la vita dura. Ci piaceva leggere, vedere una partita ogni tanto e, siccome ero un pilota militare, ci piaceva volare. Mi piaceva il mio aeroplano e gli portavo molto rispetto. Solo il giorno prima avevo finito di riparare il motore dopo la sua quinta avaria in altrettanti mesi. Adesso speravo di aver messo a posto tutti gli inconvenienti, tuttavia volavo sempre in modo da poter planare verso qualche spiazzo nel caso che il motore avesse piantato di nuovo. Non avrei scommesso che ce l'avremmo fatta fino allo Iowa: le probabilità erano del cinquanta per cento.

Queste cose non le passavano neanche per la mente.

Adesso, pensavo mentre avviavo il vecchio motore tra l'assordante sbuffo di fumo azzurrognolo, mentre controllavo gli strumenti e lo facevo riscaldare, adesso scoprirò che genere di moglie ho sposato sette anni fa. Per Bette, legata nella carlinga, con addosso una tuta di volo del 1929 sotto una gran pelliccia già frustata dal soffio dell'elica, la prova era cominciata.

Un'ora e mezzo dopo, a una temperatura di due gradi sotto zero, fummo raggiunti in volo da due aerei d'epoca, tutti e due monoplani a cabina chiusa, tutti e due, lo sapevo, muniti di riscaldamento. Volando a millecinquecento metri e a centoquaranta chilometri all'ora, mi accostai agli aeroplani dei miei amici e salutai con la mano. Ero contento che fossero lì. Se il motore avesse piantato, non saremmo stati soli.

Volando a pochi metri dai monoplani, potevo vedere che le mogli erano in gonna e camicetta. Rabbrividii sotto la sciarpa e il giubbotto di cuoio e mi chiesi in quell'aria mattutina se Bette non si fosse già pentita della sua decisione.

Benché le nostre due carlinghe fossero distanti non più di un metro, il vento e il motore rombavano così furiosamente intorno a noi che non si sarebbe potuto sentire neppure un urlo. Non avevamo radio, né impianto interfonico. Quando dovevamo comunicare, lo facevamo a gesti, o passandoci un foglietto di carta stropicciato dal vento con qualche parola a lettere traballanti.

A un tratto, mentre rabbrividendo stavo chiedendomi se quella moglie imbacuccata fosse quasi pronta ad ammettere che tutto questo era stato un errore da matti, la vidi prendere la matita. Ecco qua, pensai, e provai a indovinare come l'avrebbe detto. Avrebbe scritto «Smettiamola» «Basta» o «Non resisto al freddo»? Il fiato usciva in nuvolette bianche gelate, subito spazzate via. O semplicemente «Mi dispiace»? Dipende da quanto è gelata e battuta dal vento. Vedevo gli spruzzi di grasso delle punterie sul suo

parabrezza e li vidi sui suoi occhialoni quando si girò per passarmi il messaggio, con le sue piccole dita guantate che spuntavano dalla enorme manica di pelliccia. Tenendo la barra di comando tra le ginocchia, mi allungai per prendere il foglietto ripiegato. Eravamo solo a centoquaranta chilometri da casa, e avrei potuto riportarla indietro.

C'era una sola parola. «BELLO!» con una piccola faccia sorridente disegnata vicino.

Mi guardava mentre leggevo, e quando alzai la testa sorrise.

Cosa si può fare, con una moglie così? Sorrisi anch'io, toccai il casco con due dita e salutai.

Tre ore più tardi, dopo una breve fermata per il rifornimento, eravamo nel cuore del deserto dell'Arizona. Era quasi mezzogiorno e anche a millecinquecento metri il vento era caldo. La pelliccia di Bette era ammucchiata di fianco a lei, la parte superiore frustata dal vento dell'elica. Un chilometro e mezzo più sotto, a perdita d'occhio, quel che noi intendiamo per "deserto". Mucchi sterili di rocce appuntite, immense estensioni di sabbia, all'apparenza completamente prive di vita.

Ancora una volta fui contento di avere compagnia. Se il motore scegliesse questo momento per guastarsi, sarebbe facile andar giù nella sabbia, senza neanche danneggiare l'aeroplano. Ma scottava, laggiù, e mi consolai al pensiero di quel canestro di acqua potabile che avevamo messo tra le provviste.

Poi fui preso dallo sgomento. Con che diritto avevo solo pensato di permettere a mia moglie di salire in quella carlinga? Se il motore si fosse fermato, lei si sarebbe trovata ottocento chilometri lontano dalla sua casa e dai suoi bambini, vicino a un puntino di biplano al centro del più grande deserto d'America. Completo di sabbia e serpenti e sole infuocato, senza un filo d'erba o la parvenza di un albero a perdita d'occhio. Che razza di marito cieco, sprovveduto, irresponsabile sono stato, per permettere a quella donna, mia moglie, di mettersi in un simile pericolo? Mentre stavo arrabbiandomi con me stesso, Bette si voltò a guardarmi e mi fece un suo segnale per dire "montagne", con le dita guantate riunite in su. Poi si fece scura in volto, alludendo al suo segnale, per far capire che questa era proprio una montagna desolata, e indicò in basso.

Aveva ragione. Ma la montagna era solo un poco più desolata di tutto il resto di quella terra morta che ci circondava.

Guardando la terra, però, scoprii che avevo il diritto di portarla con me.

Facendo quel segnale per la montagna, mia moglie, che volevo riparare e proteggere con tutte le mie forze, stava scoprendo il suo paese, vedendolo come era. Fin quando la prendeva così, con gioia e non con paura, con gratitudine e non con preoccupazione, allora avevo il diritto di portarla. In quel momento, fui contento che fosse venuta.

L'Arizona passò e il deserto lasciò il posto, metro per metro, alle colline e alle boscaglie di pini. Poi di colpo si arrese di fronte a vaste foreste di pini, piccoli fiumi e qualche pascolo solitario, con rade fattorie.

Il biplano filava tranquillo attraverso il cielo, ma io ero preoccupato. La pressione dell'olio del motore non era regolare. Lentamente calò da quattro chilogrammi per centimetro a tre chilogrammi. Era ancora nei limiti, ma non andava bene, perché la pressione dell'olio in un motore d'aeroplano deve mantenere valori fissi.

Bette si era addormentata nel posto davanti; appoggiata su un monte di pelliccia, lasciava che il vento le accarezzasse i capelli. Ero contento che dormisse, e mi concentrai sugli schemi mentali delle viscere del vecchio motore, cercando di immaginare quale avrebbe potuto essere il guasto. Poi, a seicento metri sul terreno, il motore piantò. Il silenzio fu così innaturale che Bette si svegliò e guardò giù in cerca dell'aeroporto dove dovevamo atterrare.

Non ce n'erano. Eravamo a cento chilometri da qualunque aeroporto, e più mi davo da fare con il motore, girando i rubinetti della benzina, spostando i selettori dei magneti, più mi rendevo conto che non saremmo arrivati su nessun aeroporto.

Il biplano affondava rapido giù dal cielo, e io battei le ali ai nostri amici, per segnalare che avevamo un piccolo inconveniente. Girarono subito verso di noi, ma non potevano far altro che guardarci andar giù.

Le foreste ricoprivano le montagne davanti e dietro di noi. Planavamo lungo una stretta valle, e in fondo a questa valle c'era una fattoria e un pascolo recintato. Virai verso il pascolo. Era l'unica striscia di terreno livellato che riuscissi a vedere.

Bette si voltò a guardarmi, sollevando le sopracciglia. Non sembrava spaventata. Le feci segno che tutto andava bene, e che avremmo atterrato sul prato. Mi aspettavo che fosse spaventata, perché io lo sarei stato al suo posto. Era il suo primo atterraggio forzato; per me era il sesto. Una parte di me si soffermò a osservarla criticamente, per vedere come avrebbe preso questa piantata di motore — un fatto che, per quanto poteva aver appreso

dai giornali, inevitabilmente avrebbe portato a un incidente mortale e a titoli a tutta pagina.

C'erano due campi paralleli. Scelsi quello che sembrava più liscio, facendo un ultimo cerchio in planata per atterrare. Bette indicò l'altro campo, sollevando le sopracciglia in modo interrogativo. Scossi la testa. Qualunque cosa tu chieda, Bette, no. Adesso lasciami atterrare, poi parleremo.

Il biplano scivolò giù, perdendo rapidamente quota, passò il recinto e batté secco sul terreno. Rimbalzò una volta in aria, e ritoccò scuotendo e risuonando attraverso il campo dissestato. Sperai che non ci fossero mucche nascoste. Ce n'era qualcuna sulla collina. In pochi secondi i miei dubbi sulle mucche erano svaniti, poiché eravamo a terra e fermi. C'era un silenzio assoluto. Aspettavo i primi commenti di mia moglie sul suo primo atterraggio forzato. Cercavo di immaginare cosa avrebbe detto: «È finita per lo Iowa», «Dov'è il treno più vicino» o: «E adesso cosa facciamo?» Aspettavo.

Lei si tirò su gli occhialoni e sorrise.

«Non hai visto l'aeroporto?»

«Cosa?»

«L'aeroporto, caro. Un piccolo campo laggiù, non l'hai visto? Ha la manica a vento e tutto.» Saltò giù dalla carlinga e indicò «Vedi?».

C'era una manica a vento, era vero. L'unica piccola consolazione era che la pista in terra sembrava più corta e dissestata del prato dove avevamo atterrato.

Quella parte di me che stava osservando, controllando ed esaminando mia moglie, in quel momento si riunì al resto di me stesso e si lasciò andare in una sonora risata. Ecco una ragazza che non conoscevo, che non avevo mai visto prima. Una bella giovane signora con i capelli arruffati e con due grandi segni degli occhialoni intorno agli occhi stampati dall'olio del motore, che mi sorride impertinente. Non sono mai stato così incantato come in quel pomeriggio da questa incredibile giovane donna.

Non c'erano parole per dirle come aveva superato bene l'esame. L'esame era finito e passato ormai, e il registro buttato via.

Per un secondo il terreno rimbombò quando i nostri compagni passarono bassi sulle nostre teste. Segnalammo a gesti che stavamo bene e indicammo che il biplano era intatto. Lanciarono un messaggio dicendo che se avessimo fatto dei segnali, avrebbero atterrato. Feci loro segno di

andare. Eravamo a posto. Conoscevo qualche amatore di aeroplani antichi a Phoenix che avrebbe potuto far qualcosa per il motore. I monoplani passarono bassi ancora una volta, battendo le ali, e sparirono oltre le montagne a est.

Quella notte, dopo che il motore fu riparato, salutai la graziosa giovane signora che era stata nel posto davanti del mio aeroplano. Stendemmo i sacchi a pelo al buio, le teste vicine, guardammo verso il centro turbinoso della nostra galassia e parlammo di come ci si sente a essere creature che vivono ai confini di così tanti soli.

Il mio biplano mi aveva riportato indietro nel suo anno, il 1929, e queste colline tutto intorno erano colline del 1929, e così tutti questi soli. Adesso so cosa prova un viaggiatore nel tempo, che scorre indietro negli anni prima di quando era nato, e lì si innamora di una snella fanciulla dagli occhi scuri con casco e occhialoni da volo. So anche che non sarei mai ritornato nel mio tempo. Quella notte dormimmo, la strana giovane donna e io, ai confini della nostra galassia.

Il biplano rombò attraverso l'Arizona e il New Messico, senza i monoplani ai lati. Fece voli lunghi e duri; quattro ore ai comandi, un momento fuori a mangiare un panino e fare il pieno, un litro di olio, e su di nuovo nel vento. I biglietti che la mia nuova moglie mi passava dimostravano una mente snella e brillante come il suo corpo. Rispecchiavano una ragazza che osservava un mondo nuovo, con occhi che brillavano per quello che vedevano.

«Il pallone rosso del sole salta fuori dall'orizzonte all'alba come se un ragazzino avesse lasciato andare la funicella.»

«I getti d'irrigazione dei pascoli al mattino presto sembrano bianche piume al vento.»

Erano spettacoli che avevo guardato in dieci anni di volo. Ma non li avevo mai visti, fino a che qualcun altro, che non li aveva mai visti prima, non me li ha descritti su un foglietto di taccuino.

«Le forme libere delle fattorie del New Messico lasciano il posto gradualmente ai contorni precisi a scacchiera di quelle del Kansas. La punta del Texas passa sotto l'ala in incognito. Neppure una fanfara o un pozzo di petrolio per identificarlo.»

«Granoturco da orizzonte a orizzonte. Come può il mondo mangiare così tanto granoturco? Fiocchi di granoturco, pane di granoturco, tortine di granoturco, pannocchie, chicchi di granoturco, granoturco con panna,

budino di granoturco, granoturco, granoturco.»

Ogni tanto, durante il volo, una domanda: «Dimmi, perché ci dirigiamo verso l'unica nuvola che c'è?». Risposta data con una smorfia. Lei torna a guardare e a pensare.

«Non c'è soddisfazione a sorpassare un treno se si può vedere contemporaneamente la locomotiva e l'ultimo vagone.»

Una città in mezzo alla prateria si muoveva maestosamente verso di noi, navigando dall'oceano dell'orizzonte. «Che città è?» scrisse.

Le sillabai il nome con le labbra.

«HOMINY?» scrisse e tenne in alto il foglio di fronte al mio parabrezza. Scossi la testa e sillabai di nuovo.

«HOMLICK?»

Lo ripetei molte volte, ma le parole erano spazzate via dalla corrente.

«AMANDY?»

«ALMONDIC?»

«ALBANY?»

«ABANY?»

Continuai a dire il nome, sempre più in fretta.

«ABILENE!»

Feci cenno di sì, e lei si sporse sul bordo della carlinga verso la città, adesso che era pronta a osservarla come si deve.

Il biplano volò per tre giorni verso est, soddisfatto di avermi riportato al suo tempo e di avermi presentato a questa giovane e agile donna. Il motore non si fermò più, né balbettò, nemmeno quando fu inondato dalla pioggia fredda, negli ultimi chilometri verso lo Iowa.

«Stiamo scortando questo temporale fino a Ottumwa?»

Non potei fare altro che annuire e togliere gli spruzzi dagli occhialoni.

Al raduno incontrai amici che venivano da tutte le parti del paese con mia moglie tranquilla e felice al mio fianco. Parlava poco ma ascoltava attenta, senza perdere niente con quei suoi occhi brillanti. Sembrava contenta di lasciare giocare il vento con i suoi capelli scuri.

Cinque giorni più tardi ripartimmo verso casa, io con la segreta paura di dover ritornare da una moglie che non conoscevo più. Come avrei desiderato restare e girare per il paese con questa moglie-amante!

«Un raduno aereo» scrisse sul primo messaggio, a ore di distanza dallo Iowa e già sulle piane del Nebraska. «Chi ci partecipa? Che cosa fa tutta questa gente? Che progetti ha per il futuro?».

E poi rimase tranquilla per molto tempo, guardando fuori i due altri biplani con i quali ritornavamo verso ovest, volando tutti e tre insieme ogni sera verso grandi tramonti infuocati.

Venne l'ora, e sapevo che doveva venire, in cui avevamo superato ancora una volta pianure e montagne e deserti, lasciandoli con la loro sfida silenziosa verso il cielo. La sua ultima nota diceva: «Credo che l'America sarebbe un paese più felice se ogni cittadino, a diciotto anni, facesse un giro aereo di tutta la nazione».

Gli altri biplani fecero cenno di saluto, e virarono via da noi verso i loro aeroporti. Eravamo a casa.

Con il biplano di nuovo nel suo hangar, tornammo silenziosi verso casa. Ero triste, come sono triste quando chiudo un libro e devo dire addio a un'eroina che avevo cominciato ad amare. Che sia vera o no, vorrei stare ancora un po' con lei.

Lei stava di fianco a me sulla macchina mentre guidavo, tra pochi minuti sarebbe finito tutto. Lei avrebbe pettinato i suoi capelli scuri ben ordinati, lontani dal vento e dal soffio dell'elica, per ritornare a essere il centro delle necessità dei suoi bambini. Sarebbe ritornata nel mondo dei rifugi, un mondo di routine che non le richiedeva di vedere con occhi brillanti, o di guardar giù verso montagne del deserto, o di lottare contro superbe tempeste di vento. Una routine che non ha mai visto un arcobaleno doppio o a cerchio chiuso.

Ma la storia non è finita. Ogni tanto, nei momenti più inaspettati, quella giovane donna che ho scoperto nel 1929 e che ho amato da sempre mi guarda in modo impertinente (c'è una piccola traccia di olio di motore in fondo ai suoi occhi) e va via, prima che io possa parlare, prima che possa afferrare la sua mano e dirle di aspettare.

Alla deriva all'aeroporto Kennedy

La prima volta che vidi l'Aeroporto Internazionale Kennedy mi apparve come una immensa isola di cemento, sabbia, vetro, pittura e gru che giravano i loro colli d'acciaio, tenendo tra i denti travi per nuove costruzioni da sollevare in aria, in un cielo di kerosene bruciato. Quel luogo era un deserto sterile e scuro prima dell'alba, il pandemonio e una visione del futuro nelle ore di punta, quando i jet si incolonnavano in file di quaranta o sessanta in attesa del decollo e i voli in arrivo atterravano con

cinque ore di ritardo, mentre bambini seduti sulle valige piangevano. Ogni tanto, anche un adulto piangeva.

Ma più osservavo, più cominciavo a vedere la realtà: il Kennedy, più che un luogo, è un'idea in cemento armato, con solidi, netti spigoli ai lati, l'idea orgogliosa in pietra che noi possiamo comandare sullo spazio e sul tempo. Abbiamo deciso di riunirci qui per crederci.

In qualunque altro luogo c'è meraviglia astratta per il mondo diventato piccolo, per le cinque ore per arrivare in Inghilterra, il pranzo-a-New York-cena-a-Los Angeles. Ma qui non è astratto, non è fatuo conversare. Qui succede. Alle dieci del nostro orologio saliamo a bordo del Volo 157 della BOAC e per le tre ci aspettiamo o di essere morti in un disastroso incidente o di chiamare un taxi a Londra.

Al Kennedy tutto è stato costruito per fare di questa idea una realtà. Il cemento c'è a questo scopo, come l'acciaio e il vetro, gli aeroplani, il rumore dei motori; lo stesso terreno è stato portato con i camion e versato nelle paludi per la realizzazione di questa idea. Qui non si tengono conferenze su come si taglia lo spazio-tempo in brandelli, qui lo si fa. Lo si fa con lo sfrecciare di un'ala nell'aria, con quel getto che fa tremare la terra quando è data tutta potenza ai giganteschi motori avidi di vento, bocche rotonde di metallo spalancate al massimo, che divorano dieci tonnellate di aria al minuto, inghiottendola fredda, infiammandola con poderosi cerchi di fuoco fino a una nera agonia, soffiandola fuori cento volte più veloce dai coni di scarico, trasformando vuota aria in calore in spinta in velocità per volare.

L'Aeroporto Kennedy è un bel numero di un mago eccellente. Non importa se ci crediamo: Londra apparirà tra cinque ore davanti ai nostri occhi e, dopo il pranzo, ceneremo a Los Angeles.

La folla. Io non amo la folla. Ma perché, allora, sto qui nell'ora di punta in uno dei più grandi aeroporti del mondo, a guardare le migliaia di persone che mi turbinano intorno e mi sento felice e caldo?

Forse è perché si tratta di un genere di folla differente.

I fiumi di gente che in qualunque altra parte del mondo, al mattino e alla sera, si riversano sui marciapiedi, si sospingono nelle stazioni delle metropolitane, in quelle dei treni e nei terminali degli autobus, sono fiumi di gente che sa bene dov'è e dove sta andando: è già passata di lì e sa che ci passerà ancora. Così consapevoli, non mostrano molta umanità dall'espressione del volto; l'umanità resta dentro, stracarica di problemi,

contemplando gioie del passato e del futuro. Queste folle non sono gente, ma portagente, veicoli con gente dentro, a tendine abbassate. Non c'è molto da dire guardando una processione di carri tutti chiusi.

La folla all'Aeroporto Kennedy, invece, non si trova nelle stesse condizioni tutte le mattine e tutte le sere, e nessuno è proprio sicuro di dove è e di dove dovrebbe essere. Perciò c'è nell'aria un vago senso di emergenza, dove è lecito parlare con un estraneo, chiedere un'indicazione o un aiuto, lecito dare una mano a qualcuno un po' più sperduto di noi. L'espressione non è fissa in volto, le tendine non sono completamente abbassate, e si può vedere la gente dentro.

Mi sono accorto, stando a un parapetto del secondo piano e guardando giù, che questa gente da ogni parte del mondo è quella che fa andare le proprie nazioni, quella che dirige il corso della Storia. È stupefacente l'intelligenza che si può vedere in questa umanità, e l'umorismo, e il rispetto per gli altri.

Ci sono persone che controllano i governi, che protestano contro le cose ingiuste e le fanno cambiare: sono i membri della giuria della loro terra, con più potere di qualunque corte o di qualunque esercito, in grado di combattere contro qualunque ingiustizia. Sono quelli ai cui ideali si appellano gli uomini che tendono al raggiungimento di ogni bene. È per merito loro che si stampano i giornali, si creano cose, si fanno film, si scrivono libri.

Ci saranno anche dei criminali tra la folla del Kennedy, ci saranno degli uomini da poco, avidi e crudeli. Ma deve essere una minima parte, altrimenti come potrei provare quel calore, guardandola?

Qui nella colonna degli Arrivi Internazionali, per esempio, c'è una ragazza dai capelli scuri, con un vestito color vino, che si muove lentamente in mezzo a una folla ammassata tentando di attraversarla. Sono le otto e quattordici di un venerdì sera. Si guadagna la strada verso le porte automatiche al lato nord del fabbricato. Forse arriva, forse parte. Il suo volto non dice molto; segue la fila, ma non con attenzione, con pazienza.

Sulla sua destra la folla ha ceduto il passo a un pesante carrello di bagagli, una montagna mobile di cuoio e tela. Lei non lo vede arrivare nella sua direzione. Adesso tocca a lei cedere il passo, ma lei continua a essere distratta.

«ATTENZIONE, PER FAVORE!» grida il facchino e cerca di frenare il carrello all'ultimo momento prima di investirla. Lo gira leggermente, e le

ruote di ferro rotolano a cinque centimetri da lei.

La ragazza dai capelli scuri con il vestito color vino finalmente vede il carrello. Si ferma di colpo, a mezzo passo, e senza una parola fa una smorfia di spavento.

Il carrello rotola via mentre lei sorride di se stessa, per il pericolo corso e al facchino per scusarsi di non aver fatto attenzione.

E il facchino: «Deve stare attenta, signorina». Poi ognuno va per la sua strada sorridendo. Lei esce da una porta, lui da un'altra. E io sto lì a guardare e provo una specie di tenerezza e di amore per tutto il genere umano.

È come guardare il fuoco, o il mare, guardare la gente al Kennedy. E io me ne sto là per settimane, rosicchiando un panino, magari solo per guardare. A incontrare, conoscere, augurare buon viaggio nel giro di pochi secondi a decine di migliaia di miei simili che non sanno o non si curano che li abbia visti, mentre seguono le loro strade indaffarati a condurre le loro vite e le loro nazioni.

lo non amo la folla, ma una certa folla sì.

Sul modulo c'era scritto:

Lenora Edwards, di nove anni. Parla inglese, minore non accompagnato; piccola per la sua età. Indirizzo Martìnsyde Road Kings Standing 3B Birmingham. Inghilterra. Arriva sola con la TWA e *deve prendere un volo per Dayton, Ohio. Riceverla e assisterla in transito. La piccola viene per una visita di tre settimane al padre. Genitori divorziati.*

Per un giorno ho conosciuto quelli del Traveler's Aid. Mi aveva sempre incuriosito vederli nei loro piccoli box, nelle stazioni ferroviarie, non aiutare nessuno, almeno per quanto potevo vedere.

Fu Marlene Feldman, una bella ragazza, già segretaria in uno studio legale, che prese il modulo, mi diede un bracciale del Traveler's Aid e mi fece strada fino agli Arrivi Internazionali. Il volo di quella bambina avrebbe dovuto arrivare alle tre e quaranta di un weekend. Alle sei venimmo a sapere che per le sette ci sarebbe stato detto a che ora era previsto l'atterraggio.

«Probabilmente perderà la coincidenza» disse Marlene con una voce adatta a prepararsi al peggio. Deve essere stata una buon? segretaria legale. Adesso era calma e controllata, e tirava le fila di programmi smagliati cercando di ritesserli per amore di Lenora Edwards.

«Puoi esserci in mezzo tutti i giorni, ma ogni volta che vedi un aereo

decollare o atterrare, sei sempre affascinato. E proprio bello. E ogni volta che ne vedi uno andar su, dici "vorrei essere a bordo...". Pronto, United? Qui Traveler's Aid, avremmo bisogno di un volo tardi da Kennedy a Dayton, Ohio...»

Non c'erano voli tardi per Dayton.

Alle otto di sera, il volo con a bordo Lenora Edwards non aveva ancora atterrato, l'aeroporto era diventato una massa brulicante di passeggeri e di amici dei passeggeri che erano venuti ad attenderli.

Marlene Feldman, ancora con il telefono in mano, avrebbe dovuto staccare alle cinque, erano già le otto e mezzo, e non aveva mangiato.

«Un momento. Ancora una telefonata e poi andiamo a mangiare.» Fece il numero della TWA per la dodicesima volta, e finalmente avevano un volo in arrivo... il volo di Lenora avrebbe sbarcato tra venti minuti.

«Bene, la cena è saltata» disse Marlene. Il che non fu del tutto vero. I ristoranti al Kennedy erano affollati e anche le code in attesa erano lunghe, ma le macchine distributrici di delizie erano quasi deserte. Lei prese un tramezzino al formaggio Sunshine, e io una tavoletta di cioccolato.

Trovammo Lenora tra la folla, in dogana, che aspettava il suo bagaglio, una valigia bianca.

«Benvenuta in America» dissi. Non rispose.

Parlò con Marlene, con una limpida vocina inglese.

«Suppongo di aver perso il mio aereo, non è vero?»

«Ho paura di sì, tesoro, e non c'è un altro volo in partenza fino a domani mattina. Ma non preoccuparti. Ci penseremo noi. Hai fatto un buon volo arrivando?»

Filammo attraverso la dogana senza neanche fermarci al bancone, io con la pallida speranza che la valigia bianca non fosse piena di diamanti o di eroina. Non sembrava, ma non si può mai dire.

La folla adesso era peggio che in Times Square a Capodanno, e ci incuneammo lentamente tra la gente fino all'ufficio. Scusi. Scusi, per favore. Ce l'avremmo fatta? Cosa stava pensando quella povera bambina? Tutto questo caos, ricevuta da due stranieri, perso il volo, niente aereo fino a domani? Lei era calma come una tazza di tè. Se fossi stato io a nove anni in quel posto, sarei esploso in una nube di fumo verde.

Marlene era di nuovo al telefono, a chiamare il padre della bambina, a Dayton. «Signor Edwards. È Traveler's Aid, Aeroporto Kennedy. Lenora è qui con noi, ha perso il volo per Dayton, perciò non vada all'aeroporto.

Starà qui stanotte, ci penseremo noi. La richiamerò appena saprò cosa succede.»

«Come va, tesoro?» chiese, facendo un altro numero.

«Bene.»

Tutto sistemato. Lenora sarebbe stata per quella sera all'International Hotel con una hostess della TWA che era sul volo con cui era arrivata, e che l'avrebbe accompagnata al terminal della United Air Lines il mattino dopo.

Altra telefonata al padre, per dargli il nome e il numero della hostess e dell'hotel. «Lenora arriverà, con il volo 521, a Dayton alle dieci e ventisei del mattino. Va bene. Sì. Sì. Certo. Sarà fatto» diceva Marlene. «Non c'è di che.»

«OK, Lenora» disse dopo che finalmente il telefono fu abbassato «ti troverò al banco informazioni principale della United alle otto e un quarto domani mattina, e ti metteremo su quel volo, OK?»

La hostess della TWA passò a prendere la bambina, e mentre sparivano tra la folla rimise il libriccino che stava leggendo nella borsa. Il titolo era *Animali del Bosco.*

«Credevo che non dovessi cominciare il lavoro prima delle otto e mezzo, Marlene» dissi. «E non puoi dormire di più se sei rimasta cinque ore fuori orario la sera prima?»

Si strinse nelle spalle. «Otto e mezzo, otto e un quarto. Non morirò certamente per quindici minuti.»

«In questo momento l'ottanta per cento delle persone qui al Kennedy si è persa» mi disse la ragazza al banco informazioni. Certa gente diventa così nervosa che non pensa più. E non sanno dove vanno. È pieno di indicazioni, ma le indicazioni non le leggono...»

AREE DI IMBARCO DA 1 A 7 COINCIDENZE INTERNAZIONALI TERRAZZA VISITATORI VOLATE IN AMICIZIA CON LA UNITED USCITA AEROPORTO DI LOS ANGELES FERMATA AUTOBUS SERVIZIO ELICOTTERI NEW YORK AIRWAYS PER INFORMAZIONI PRENOTAZIONI E AUTOBUS GRATUITO USARE I TELEFONI DIETRO LA PORTA VIETATO ENTRARE VOLI IN ARRIVO VOLI IN PARTENZA SERVIZIO SPECIALE BIGLIETTI FUTURI ATTENZIONE LE SCARPE DA TENNIS SONO PERICOLOSE SULLE SCALE MOBILI PERSONAS SIN BOLE-TAS NO MAS ALLA DE ESTE PUNTO TAXI CON TASSAMETRO E

LICENZA DEL DIPARTIMENTO DI POLIZIA SERVIZIO DI CARROZZE INTERAIRLINE PER TUTTE LE LINEE AEREE DEL KENNEDY 25 ¢ NOLEGGIO LIMOUSINE E VETTURE INFORMAZIONI AL BANCO TRA LE PORTE A E B SERVIZIO DI COLLEGAMENTO GRATIS DAL LATO EST DEL TERMINAL DELLE AEROLINEE SCALA MOBILE ALLA SALA D'ASPETTO SUPERIORE SITUATA VICINO ALLO SPORTELLO VENDITA BIGLIETTI IL BAGAGLIO NON RITIRATO SARÀ PORTATO ALL'UFFICIO SERVIZIO BAGAGLIO ALL'AREA DI IMBARCO 1234567 STOP PRENDERE IL BIGLIETTO I PASSEGGERI MUNITI DI BIGLIETTO CONTROLLO QUI PER I VOLI 53,311,409 SE PROHIBE FUMAR DESPUES DE EST PUNTO SOLO PER AUTOBUS DELL'HANGAR PARCHEGGIO AUTO NOLEGGIO USATE LA CORSIA DI SINISTRA NEW YORK BROOKLYN LONG ISLAND E AL PARCHEGGIO LASCIARE UNO SPAZIO A SINISTRA DI TRE METRI E QUINDICI CENTIMETRI AREA COPERTA SPINGERE TRASPORTI DI TERRA TIRARE RISTORANTE APERTO FINO ALLE 3 AEPOAOT MOCKBA FERMATA AUTOBUS COLLEGAMENTO TERMINAL ESPRESSO PER LAGUARDIA SALA DE VISITANTES CINEMA UNITED SKYPORT TELEFONO PIÙ AVANTI PER PRENOTAZIONI SCOPRITE LA SALA DA COCKTAIL VOLANTE APERTA DALLE 1030 FINO A MEZZANOTTE FRANCOBOLLI POSTE US CONFRONTATE LO SCONTRINO RITIRO BAGAGLI POICHÉ MOLTI BAGAGLI SONO SIMILI PER FAVORE CONFRONTATE LO SCONTRINO RITIRO BAGAGLI CON LA VOSTRA TARGHETTA GRAZIE UFFICI BIGLIETTI INFORMAZIONI E BIGLIETTI PER CHIAMATE DIRETTE GRATIS 1. PREMERE IL TASTO DEL NUMERO DESIDERATO 2. SOLLEVARE IL RICEVITORE, IL COLLEGAMENTO SARA' COMPLETATO IN CASO DI INCENDIO ROMPERE IL VETRO APRIRE LO SPORTELLO TIRARE IL GANCIO TAXI TIMES SQUARE $9 GRAND CENTRAL STATION $9 LAGUARDIA AIRPORT $4 PUNTI FUORI NEW YORK CITY TARIFFA DA UNA A 4-5 PERSONE SERVIZIO DI AUTOBUS PER GREENWICH RIVERSIDE

STAMFORD DARIEN NORWALK WESTPORT BRIDGEPORT MILFORD NEW HAVEN MERIDIEN E HARTFORD PER

INFORMAZIONI USARE QUESTA LINEA DIRETTA SERVIZIO DI LIMOUSINE DEL NEW JERSEY TRENTON WOODBRIDGE PRINCETON BERGEN COUNTY BRUNSWICK AEROPORTO DI NEWARK LIMOUSINE DI WESTCHESTER PER NEW RO-CHELLE WHITE PLAINS TARRYTOWN E RYE ROCKLAND COUNTY PER NYACK E SPRING VALLEY TRAVELER'S AID SI PREGA COMPILARE ASSICURAZIONI DI VOLO OGGETTI SMARRITI JFK COLLEGAMENTI DI TERRA SALA COCKTAIL UFFICI SI PREGA DI STARE AL CENTRO DELLA LINEA E ULTIMO GRADINO SI PREGA DI TENERSI AL PASSAMANO VISITATE LA NOSTRA SALA ORIZZONTE PER COCKTAIL, PRANZI E CENE INFORMAZIONI METEOROLOGICHE INFORMAZIONI SUI VOLI USCITA USCITA USCITA PARCHEGGIO NUMERO 3 PASSEGGERI IN ARRIVO AL PIANO SUPERIORE ATTRAVERSAMENTO PROPRIETÀ PRIVATA VIETATO IL PARCHEGGIO NON AUTORIZZATO ZONA DI RIMOZIONE FORZATA PASSAGGIO PEDONALE AVETE CHIUSO LA MACCHINA? STENOGRAFA PUBBLICA VIETATO FUMARE OLTRE QUESTO PUNTO CAMBIO MONETE AREA COPERTA SPINGERE CANCELLO AUTOMATICO I PEDONI SI TENGANO FUORI DALLE CORSIE APERTO VIETATO ENTRARE AEROPORTO USCITA BANCA CAMBIO VALUTA INFORMAZIONI CASSA COMPILARE ATTENDERE ABC PASSEGGERI DEI VOLI CONTRASSEGNATI ARRIVO AREA RITIRO BAGAGLI PIANO INFERIORE DIVIETO DI FERMATA NON È UN POSTO DI PRELIEVO SALA A MOTORE SNACK BAR FERMATA DI EMERGENZA GLI ORARI ESPOSTI SONO SOGGETTI A CAMBIAMENTI: INFORMAZIONI SUI VOLI INDICATI SONO FORNITE DALLE COMPAGNIE PER I VOLI NON ELENCATI VEDI LE COMPAGNIE AL PRIMO PIANO ASCOLTO RADIO PILOTI TORRE 10 ₤ UN DIME O DUE NICKELS A VOSTRA SCELTA DOPO IL SEGNALE DI AUTORIZZAZIONE USCITA PASSEGGERI ALLA SALA DI ATTESA AL PRIMO PIANO INFORMAZIONI DEUTSCH ESPANOL FRANCAIS ITALIANO PASSAGGIO PEDONALE PER AIR CANADA NATIONAL TRANSCARIBBEAN SOLO PER AUTOBUS AUTORIZZATI 2 ARRIVI INTERNAZIONALI 3 CARICO LAS VEGAS LISBON LONDON ROME PARIS CLEVELAND LOS ANGELES SAN FRANCISCO MADRID CHICAGO OAKLAND

BOSTON ST LOUIS TEL AVIV ATHENS CINCINNATI GUASTO CANCELLO AUTOMATICO FORNIRSI DI BIGLIETTO REGALI PORTO FRANCO TUTTE LE COMPAGNIE POSTA POSTE LIQUORI PORTO FRANCO 322 323 PARCHEGGIO VIETATO STOP PRECEDENZA ALLE PARTENZE ARRIVI LA PROSSIMA A SINISTRA 150A AREA MERCI TERMINAL PASSEGGERI NORD TAXI AREA DI ATTESA PER LA VOSTRA COMODITÀ STIAMO AMPLIANDO GLI ARRIVI INTERNAZIONALI E LE COSTRUZIONI LATERALI L'AUTORITÀ DEL PORTO DI NEW YORK I VEICOLI NON AUTORIZZATI SARANNO RIMOSSI A SPESE DEL PROPRIETARIO RISERVATO Al PASSEGGERI TWA SCARICO PARCHEGGIO VIETATO LUNGO IL MARCIAPIEDE ACCETTAZIONE QUI CONTROLLO BAGAGLI TELEFONI AGLI AEROPLANI PASSEGGERI MUNITI DI BIGLIETTO UNA MOSTRA DI ARTE E ARTIGIANATO PERSONALE DI CABINA TWA SUL PONTE PIANO USCITE 8-15 SOLO PASSEGGERI OLTRE QUESTO PUNTO CASSETTE GIORNALI DI TUTTO IL MONDO SERVIZIO NAVETTA IMPIEGATI LOTTO N. 7 PARCHEGGIO TORRE DI CONTROLLO NON PASSARE USARE IL PASSAGGIO PEDONALE PER I PARCHEGGI E LE AREE DI PRELIEVO USCITA ENTRATA FERMATA AUTOBUS ALA EST PARTENZE TRAFFICO CONVERGENTE Q-10 AUTOBUS PUBBLICO PREMERE IL BOTTONE PER SEGNALARE IL PASSAGGIO CARICO VEICOLI SABENA ATTENZIONE AUTOCARRI LAVORI IN CORSO AUTOBUS PER NEW YORK CITY SOLO PASSEGGERI MUNITI DI BIGLIETTO OLTRE QUESTO PUNTO.

È pieno di indicazioni, ma le indicazioni non le legge nessuno

L'Aeroporto Kennedy è un acquario. È stato costruito sul fondo di un immenso oceano e noi vi giungiamo in piccoli veicoli pieni d'aria e subito entriamo in camere piene d'aria, completamente autosufficienti sott'acqua; ognuna con i suoi caffè, ristoranti, rivendite di giornali; luoghi di riposo, belvederi sulle pianure sommerse di un universo d'acqua.

Da quell'universo arrivano i pesci di questo oceano. Vengono giù a pioggia dai livelli superiori; girano e si posano in un baluginare di toni iridescenti, intorno a loro. Oro e argento, rosso e arancio e verde e nero, pesci tropicali mille volte più grandi, pesci angelo da cento tonnellate, demoiselles da trecento chili disposti davanti ai nostri oblò, con

dimensioni e forme e colori diversi, ogni famiglia di pesci raggruppata alla propria mangiatoia.

Più lunghi di una locomotiva, molti di loro, con pinne mostruose a freccia alte cinque, sei metri, si muovono lenti e pesanti, estremamente pazienti, ciascuno verso la propria caverna. Sono tutti delicati mangiatori di uomini, e possono inghiottire da cento a trecento Giona più o meno spaventati per il loro destino, sperando che il grande pesce rimanga amico almeno per un altro viaggio.

I pesci, loro, non hanno paura. Nasi giganteschi appaiono vicino ai nostri vetri e noi possiamo guardare dentro gli occhi e vedere movimento e azione là dentro, possiamo vedere i pesci pensare, preparandosi per un altro viaggio transoceanico intercontinentale.

Quando l'ultimo Giona è chiuso dentro, le branchie respirano, le pinne si muovono.

Le creature pagaiano cautamente, si girano, mostrando i loro colori e i contrassegni, e si spostano in un luogo dove sanno che c'è spazio per la lunga rincorsa per sollevarsi dal fondo dell'oceano.

Noi li vediamo, piccoli per la distanza, che iniziano la loro corsa, le loro menti acquatiche tese in questa direzione, dimentiche di tutto il resto, forzandosi, proiettando la loro via in torrenti di correnti marine, balzando liberi dal fondo in una nube di depositi roteanti, virano lampeggianti verso la superficie del mare, decidono le loro virate, prendono le loro direzioni, si stabilizzano verso i loro orizzonti lontani e spariscono alla vista nell'azzurro.

Arrivando, partendo, liberando con cura i Giona del mondo e imbarcandoli con cura, questi rumorosi pesci giramondo sono riconosciuti in tempo dalla gente che osserva. Qualcuno degli osservatori è esperto, sa a memoria tutti i nomi latini, le abitudini e l'habitat.

Altri sanno solo che si tratta di pesci veramente grossi. Se così si può dire.

Una volta, anni fa, prima che gli aeroplani avessero la radio, e quando furono costruite le prime torri di controllo, ogni torre aveva la sua lampada da segnali con la quale il controllore inviava un raggio di luce colorata al pilota nel suo aeroplano, per avvisarlo di cosa l'uomo della torre voleva che facesse. Verde lampeggiante: autorizzato a rullare. Rosso fisso: fermarsi. Verde fisso: autorizzato all'atterraggio.

Oggi tutte quelle comunicazioni sono fatte per mezzo di apparati radio,

che funzionano molto bene. Quando una compagnia ha speso tremila dollari per una radio, certamente si aspetta che funzioni bene.

Tuttavia, la prima cosa che mi è balzata all'occhio dopo aver salito l'ultima rampa di scale fino al bulbo di vetro della torre di controllo dell'Aeroporto Kennedy fu la lampada da segnali. Sospesa al soffitto per mezzo di una carrucola, pendeva perfettamente immobile ed era ricoperta da un velo di polvere.

Intorno a questa stanza, che è di circa sei metri quadri, ci sono rastrelliere alte fino al petto per radio e radar, file di bottoni per controllare le luci di pista, collegamenti con le stanze del controllo del traffico aereo, telescriventi per le sequenze delle informazioni meteorologiche, strumenti per la velocità e la direzione del vento. (Mi è sempre sembrato strano che un aereo di linea da cento tonnellate debba ancora disporsi in aria in modo da atterrare contro vento. Ci si può aspettare che dovremmo essere indifferenti a un elemento così labile come il vento, ma non è così.)

In questa stanza ci sono cinque uomini: quattro giovani e un anziano. Il supervisore di guardia è seduto al suo tavolo, gli altri stanno in piedi: tutti guardano dall'alto il loro regno Kennedy.

E appena prima di mezzogiorno di un giorno grigio e la foschìa aveva formato una cappa scura sopra di noi. Verso est è appena visibile la Jamaica Bay, lo stesso verso sud, oltre la pista 13 destra. Verso nord e ovest si vede fino al limite dell'aeroporto e non oltre.

La torre è la vetta di un pilastro da balera intorno a cui gli aerei rullano in cerchio sulla via di rullaggio perimetrale: in senso orario verso sud, in senso antiorario sul lato nord della torre. Poi ognuno converge su un cammino che porta alla testata della 13 destra, la pista di decollo. Sua sorella, la pista 13 sinistra, è solo per gli atterraggi, e per ora non c'è praticamente nessuno che atterra. La 13 sinistra è una pista che fa tappezzeria. Sembra abbandonata là nella nebbia.

Gli aeroplani in decollo tirano su tuonando con angoli di salita esageratamente ripidi, e non posso fare a meno di fremere vedendoli arrampi-care. Vanno al massimo delle prestazioni, il pilota si guadagna il suo pane con questo genere di decolli, e gli aerei scompaiono nella caligine con i loro musi tenuti alti in modo che sembra innaturale.

Adesso ci sono venti minuti di attesa per le partenze, venti minuti da aspettare allineati per il decollo, ma non c'è tensione in torre. C'è tempo per i più giovani per parlare di chi andrà in vacanza e dove, tempo per

sbadigliare, tempo per accendere una sigaretta.

Giù al suolo le fontane del laghetto luminoso sono state spente. Nei parcheggi c'è posto. Lungo la cerchia dei terminali che ci circondano noto una foresta rada di gru al lavoro: tre nella nuova area nord della BOAC, quattro alla National, tre alla TWA, due alla Pan American che aggiunge due estensioni per i suoi nuovi grandi aeroplani. In tutto ci sono quindici tralicci al lavoro, che sollevano cemento in secchi e acciaio in travi.

Il supervisore, l'anziano, apre un sacchetto di carta bianca e mette sul tavolo tre grandi panini al prosciutto. Il controllore del traffico a terra, quello che parla con tutti gli aerei in rullaggio, lo chiama.

«La Eastern vuol sapere i ritardi alle partenze. Hai nuovi dati?»

«Dunque, ce ne sono sei...» dice il supervisore tra sé, poi risponde: «Digli mezz'ora».

Il controllore allora preme sul microfono. «Eastern 330, ci sarà circa mezz'ora di ritardo.»

Tutti i controllori hanno le cuffie sintonizzate sulla loro frequenza radio, perciò io non potevo udire la risposta della Eastern 330. Forse sarà stata: «Ah, rog».

«Buono questo panino» dice convinto il supervisore, perché tutti lo sappiano. Le sue parole aprono la discussione sulla confezione dei panini, sulle colazioni in genere, sul "pollo delizia", sui wurster e sui fagioli.

Nella torre ci sono quattro schermi radar.

E una copia del *New York Post.*

Poi si apre una porta e dalle scale entra un uomo — un passo dopo l'altro, senza fretta — con uno stecchino tra i denti.

«Sei arrivato, Johnny» dice il controllore. «Credevo di dover saltare il pasto oggi.»

In un attimo quello che va a mangiare dice al suo sostituto dove sono gli aeroplani e gli passa il microfono. Lui annuisce e apre una lattina di aranciata continuando a masticare lo stecchino.

Lontano, al limite della foschìa, un 707 atterra sulla 13 sinistra.

Da qui, il terminal della TWA sembra la testa e gli occhi di una enorme vespa, con le mandibole aperte e le ali e il corpo sotterrati nella sabbia. E guarda la torre.

Ci sono venti aeroplani in fila in attesa per il decollo.

«Ecco qua, Johnny-baby» dice il controllore delle partenze, passandogli una striscia di carta piena di numeri.

«Hm. Un'altra ammucchiata» risponde Johnny-baby, guardando i numeri. Si stanno ammassando alle uscite.»

«Dì, Bob, tra poco non avremo più spazio, con tutte queste ammucchiate... American 183, dovete tornare indietro, quel tratto di raccordo è chiuso.»

Laggiù sul raccordo esterno un trimotore 727 si arresta, poi fa dietrofront al rallentatore. Cento metri davanti a lui il raccordo è una massa di nuda terra, raschiata dalle ruspe avanti e indietro, avanti e indietro.

«Vorrei che ci restituissero l'aeroporto» dice Johnny.

«Diamo quaranta minuti. Quaranta minuti di ritardo...»

Quando scesi dalla torre c'era un'ora di ritardo, e la fila per il decollo era lunga quaranta aeroplani.

Questa terra del Kennedy è divisa in due regni ben separati. Uno, è il Regno del Passeggero: qui comanda il cliente e tutti si piegano ai suoi voleri. Il passeggero regna sullo spazio esterno, negli ingressi, nei negozi e nei servizi, impera alla dogana, agli sportelli dei biglietti, agli uffici delle compagnie, in coda e sui nove decimi di ogni aeroplano, dove le hostess lo trattano con rinfreschi e cortesie.

L'altro decimo dell'aeroplano è il Regno del Pilota. E i piloti sono un genere stereotipato affascinante. Sono quasi esclusivamente uomini che amano il volo più di qualunque altra cosa al mondo, che lavorano nelle cabine di pilotaggio dei jet non perché vogliono far giungere i passeggeri alle loro varie destinazioni, ma perché amano il volo e sanno far bene il loro mestiere, quasi tutti, e non sarebbero un gran che in un altro mestiere. L'eccezione alla regola, quelli cioè che sanno far bene altri lavori, non sono i piloti migliori. Vanno dietro ai numeri, certo, ma quando è necessario pilotare veramente sono come stranieri in cielo.

I migliori piloti sono quelli che hanno cominciato a volare quando erano ragazzi, che sono arrivati ai loro berretti gallonati in oro attraverso storie contorte di fallimenti e di dispiaceri negli umani affari terrestri. Non avendo il carattere o l'idoneità per sopportare la disciplina e la noia dell'università, non sono riusciti o hanno abbandonato e hanno cominciato a volare a tempo pieno, arruolandosi in Aeronautica o seguendo la strada più dura — spazzando il pavimento degli hangar, pompando la benzina da allievi piloti, facendo voli agricoli, portando su passeggeri in voli turistici, facendo gli istruttori, vagando per il paese da un aeroporto all'altro, e alla

fine decidendo di provare con le compagnie aeree visto che non c'è niente da perdere. Provano, e poi riescono anche a essere assunti!

Tutti i piloti hanno lo stesso cielo in tutto il mondo, ma i piloti di linea sono più imbrigliati e vivono più rigidamente di tutti gli altri; anche più dei piloti militari. Devono avere le scarpe lucide, portare la cravatta, essere gentili con i passeggeri, obbedire a tutte le regole della compagnia e a quelle dell'Amministrazione Federale, non perdere mai la pazienza.

In cambio di questo, ricevono: a) più soldi per meno lavoro di qualunque commerciante; b) il privilegio di pilotare aeroplani eccellenti, senza dover chiedere scusa a nessuno.

Oggi le maggiori compagnie richiedono il diploma di scuola superiore per assumere: così perdono i migliori "manici", che vanno nelle compagnie di terzo livello — le quali hanno bisogno comunque di migliori piloti, avendo molti problemi in più da risolvere —; o in aziende di volo agricolo, o presso ditte private. Il motivo del requisito del titolo di studio non è chiaro, dal momento che tutto quello che un pilota che ha studiato zoologia si ritrova è Ittiologia 201, mentre il pilota che ha imparato dalla vita riporta a casa il suo aeroplano sulla base di conoscenze nate dall'interesse e dall'amore, non certamente dai requisiti di compagnia.

Il cammino tra i due regni è per lo meno a senso unico... nessuno entra nel regno del pilota se non è un pilota. E il cammino è pressoché chiuso. Notoriamente il miglior aviatore è impacciato a terra, a meno che non parli di volo, cosa che di solito fa e così se la cava.

Lo potete vedere nei piloti che arrivano fuori servizio al Kennedy, tutti in uniformi tradizionali e berretti tondi, di qualsiasi nazione sia la loro compagnia. Li vedrete impacciati, sulle loro, quasi tutti, con lo sguardo in avanti, frettolosi di uscire dal regno dei passeggeri per andare in qualche posto più comodo.

Ognuno di loro è dolorosamente consapevole della propria condizione di estraneo nei corridoi e nelle sale. Per ognuno non c'è niente di più incomprensibile di chi sceglie di essere passeggero invece che pilota, di chi si sceglie una vita diversa dal volare, di chi può stare lontano dagli aeroplani, neanche pensare a loro, ed essere felice lo stesso. I passeggeri sono un'altra razza umana, e i piloti stanno alla larga da loro nel modo più cortese possibile. Provate a chiedere a un pilota quanti amici veri ha che non siano piloti anche loro, e lui farà fatica a ricordarne uno.

Il pilota è beatamente disinteressato da tutto quello che succede

all'aeroporto e non ha nulla a che fare con il suo volo. Per quanto lo riguarda, il regno dei passeggeri non esiste veramente, anche se occasionalmente guarda la gente con una specie di benigno, paterno affetto. Il suo mondo è puro, privo di cinismo e di approssimazione, e anche semplice. Le sue realtà fanno centro nel suo aeroplano e si allargano comprendendo la direzione e la velocità del vento, la temperatura, la visibilità, lo stato della pista, le assistenze alla navigazione, le autorizzazioni del controllo del traffico aereo, le condizioni meteorologiche sull'aeroporto di destinazione e di quello alternato. Questo è quasi tutto. Ci sono altri elementi: l'anzianità, la visita medica semestrale, i controlli in volo sul velivolo, ma questi sono accessori al suo regno, non il suo nucleo centrale. Se il traffico stradale è bloccato da diecimila automobili, se c'è uno sciopero dei lavoratori edili, se la criminalità organizzata è sordida e onnipresente, e ruba miliardi all'aeroporto ogni anno, lui non ne è minimamente toccato. La sola realtà per un pilota è il suo aeroplano e le forze che ne determinano il volo. Ecco perché il viaggio aereo è il modo di viaggiare più sicuro nella storia dell'uomo.

Prospettiva

Ero meravigliato, qualche hanno fa, dalle rotaie dei treni. Stavo in mezzo a loro, le guardavo andare verso il mondo, e i due binari si restringevano, si riunivano, si toccavano a una decina di chilometri verso ovest, all'orizzonte. Mostruose locomotive andavano verso ovest tuonando attraverso la città, e siccome una locomotiva è un gigante che ha bisogno di rotaie piazzate così, sapevo che doveva esserci un gran mucchio di rottami fumanti oltre il punto dove i binari si toccavano. Sapevo che i macchinisti dovevano essere uomini coraggiosissimi, per sfrecciare all'incrocio con la Main Street sorridendo e salutando, per andare a morte sicura all'orizzonte.

Alla fine, scoprii che i binari non si toccavano veramente passata la città, ma la mia ammirazione per i ferrovieri non cessò fino al giorno in cui incontrai il mio primo aeroplano. Da quel momento ho seguito binari in tutto il paese e non ho ancora visto due rotaie incontrarsi. Mai. In nessun posto.

Ero meravigliato, qualche anno fa, dalla nebbia e dalla pioggia perché capitava, qualche giorno, che la terra era tutta grigia e bagnata, che tutto il

mondo diventava un posto miserabile, piatto, triste da viverci. Ero meravigliato da come lo squallore avvolgesse tutto il pianeta di colpo, e da come succedeva che il sole, così brillante ieri, si trasformasse in cenere. Sui libri era spiegato, ma fu solo quando cominciai a conoscere un aeroplano che scoprii che le nubi non coprono affatto tutto il mondo, che se mi fossi trovato su una pista, inzuppato, in mezzo alla pioggia più fitta, tutto quello che dovevo fare per rivedere il sole era di volare sopra le nubi.

Non era facile farlo. C'erano certe regole fisse da seguire, se volevo veramente guadagnare la libertà dell'aria limpida. Se avessi voluto ignorare queste regole, se avessi voluto sbattere qua e là, pensando che avrei potuto sapere dove è l'alto e dove il basso da solo, seguendo l'istinto del corpo invece che la logica del ragionamento, sarei invariabilmente caduto giù. Per raggiungere il sole, anche oggi, devo ignorare quello che sembra giusto ai miei occhi e alle mie mani, e fidarmi soltanto degli strumenti che ho, qualunque cosa strana dicano, per quanto mi appaiano senza senso. Fidarsi degli strumenti è l'unico modo possibile per forare fino al sole. Più spessa e scura è la nube, ho notato, più a lungo e più attentamente devo affidarmi alle lancette e alla mia abilità nel capire cosa dicono. L'ho dimostrato molte volte: se continuavo a salire, potevo raggiungere la sommità di ogni temporale, e alla fine arrivare al sole.

Ho imparato, quando ho incominciato a volare, che i confini tra gli stati, con tutte le loro stradine, i valichi, i punti di controllo e i segnali di *Proibito,* sono piuttosto difficili da vedere dall'alto. Infatti, in quota non potrei mai dire se ho volato oltre il confine di uno stato o che lingua parlano a terra.

Un aeroplano vira a destra dando alettone destro, ho scoperto, sia che sia americano o sovietico, inglese o cinese o francese o cecoslovacco o tedesco, chiunque lo piloti, qualunque insegna sia dipinta sulle sue ali.

Ho visto questo e altro, volando, e tutto ha un solo nome. Prospettiva. È la prospettiva, mettendoci al di sopra dei binari del treno, che ci dimostra che non dobbiamo temere per la sicurezza delle locomotive. È la prospettiva che ci dimostra che è un'illusione la morte del sole, che ci suggerisce che, se ci innalziamo abbastanza, vedremo che il sole non ci ha mai abbandonati. È la prospettiva che dimostra come le barriere che ci sono tra gli uomini siano cose immaginarie, divenute vere solo perché crediamo che le barriere esistono, perché ci inchiniamo e ci abbassiamo costantemente timorosi del loro potere di limitarci.

È la prospettiva che si imprime in ogni persona che vola per la prima volta in aeroplano: «Guarda, il traffico laggiù...le macchine sembrano giocattoli».

Quando impara a volare, il pilota scopre che le macchine laggiù *sono* giocattoli, dopo tutto. Che più alto sale, più lontano vede... e meno importanti sono gli affari e le crisi di quelli che sono attaccati alla terra.

Ogni tanto, allora, percorrendo il nostro cammino in questo piccolo pianeta tondo, è bene pensare che un bel po' di strada può essere fatta volando. Potremmo anche scoprire, alla fine del viaggio, che la prospettiva trovata in volo significa per noi qualcosa di più di tutta la distanza polverosa che abbiamo potuto percorrere.

Il piacere della loro compagnia

«Devi premere quel pulsantino d'ottone... dargli il cicchetto per farlo partire.» Da un mese era estate e da un minuto c'era il sole. Stavamo ai margini di un prato di sedici acri, due chilometri a nord di Felixstowe sulla strada di Ipswich. Il Gipsy Moth di David Garnett era stato appena tirato fuori dal suo riparo, le ali spiegate e bloccate in posizione, il pattino di coda nascosto dall'erba. In mezzo al campo si risvegliavano i primi uccelli, forse allodole. Non c'era vento.

Spinsi il pulsante e il breve stridìo metallico che fece fu l'unico rumore artificiale del mattino, fino a quando la benzina non colò dal motore sull'erba scura.

«Puoi salire di dietro, se vuoi, lo sono pronto» disse. «Attento alla bussola, entrando. L'ho già schiacciata due volte anch'io. Se non mi trovassi così bene tenendola sul pavimento, l'avrei già buttata via per una migliore. Via i magneti.»

Si mise di fronte all'elica con quel suo giubbotto di tweed, senza fretta, godendosi l'aria del mattino.

«Ci sono magneti in questa macchina, David?»

Mi sentivo come uno stupido. Dovrei essere un pilota di aeroplani e non riesco neanche a trovare il commutatore dei magneti.

«Ah, già. Scusami, non te l'ho detto. Fuori dalla carlinga, vicino al parabrezza. In su sono inseriti.»

«Ah, ecco.» Controllai che fossero in giù. «Sono esclusi.»

Fece girare l'elica un paio di volte, calmo e tranquillo, con quel fare

distaccato di chi l'ha fatto migliaia di volte e gli piace ancora farlo. Ha imparato a volare piuttosto tardi nella vita, e gli ci sono volute ventotto ore di doppio comando prima di andar solo sul Moth. Non si vanta e non si scusa per questo. Una delle migliori qualità di David Garnett è che è onesto con se stesso e con il mondo, e perciò è un uomo felice.

«Contatto» gridò.

Tirai su i commutatori. «OK. C'è la scossa.»

«Pardon?»

«Contatto.»

Diede una rapida spinta all'elica con una mano e un sapiente giro di polso, e il motore partì subito. Dopo un breve urlo si mise a brontolare tranquillo a 400 giri, facendo un rumore da piccolo Chris-Craft al minimo in un laghetto blu.

Garnett salì piuttosto impacciato nel posto anteriore, si sistemò in testa il casco di cuoio e mise a posto i suoi occhialoni Meyrowitz; ne era molto orgoglioso perché erano occhialoni di prima qualità. Quando non volava, il casco e gli occhialoni erano appesi a un gancio sul camino, a Hilton.

Feci scaldare il motore Gipsy per qualche minuto, poi mossi la manetta avanti e traballammo fino a metterci di fronte al tratto più lungo del campo. Il Moth non ha freni, così dovetti controllare i magneti alla svelta durante la corsa di decollo e, a tutta potenza, la macchina balzò in aria.

Fu un po' come quel momento in certi film spettacolari quando per ottenere un effetto cominciano in bianco e nero, e poi passano di colpo a colori. Appena sollevati dall'erba, il sole esplose e sparse luce gialla su tutta l'Inghilterra, e stranamente gli alberi e i prati diventarono tutti intenso verde inglese, e le strade dorate e calde.

Per un po' giocai con l'aeroplano, un otto lento e una virata stretta, ma più che altro viratine e una salita a trecento metri; poi una affondata giù fino al livello del mare più basso delle scogliere, schivando i gabbiani.

La nebbiolina si sollevò un'ora dopo, e le nubi la ricoprirono fino a terra, così tirammo su nel grigio, mantenendo la velocità tra novantacinque e centocinque e il chiarore del sole sulla verticale, fino a che sbucammo in cima a mille metri «... sopra una pianuta di vapore» come avrebbe detto David. Il sole brillava, nere ombre di tiranti e montanti striavano le ali. Quel mattino eravamo soli con le nubi e i nostri pensieri. Solo ogni tanto un triangolo di verde passava sotto le ali per ricordarci che la terra esisteva, in qualche posto.

Alla fine ridussi il motore e ripetei un volo di cui mi aveva parlato. «... Sì, c'erano gli hangar e l'aeroporto... (e c'era, tre chilometri più in là, quel prato)... ho fatto una gran scivolata, ma poi sono arrivato alto e ho dovuto riattaccare... (l'ho dovuto fare anch'io — ero ancora a sessanta metri mentre sorvolavo il recinto)... quella volta l'avvicinamento era stato perfetto e l'atterraggio stranamente morbido, come in un sogno. Quando sono stato sulla terra, la terra mi è parsa irreale, una specie di limbo di nebbiolina e di sole fioco. La realtà era lontana, sopra di me...»

Ho volato molto con questa splendida persona, in questi giorni in cui i veri amici sono rari e si è fortunati se se ne contano più di tre. David Garnett è un vero amico. Ci piacciono le stesse cose: il cielo, il vento, il sole; e quando voli con qualcuno che apprezza le stesse cose, puoi dire che è un amico. Chiunque altro su quel Moth, se il cielo non gli piace, non sarebbe stato più amico di quel commerciante seduto dodici file avanti su un 707, anche se avessimo volato insieme mille volte.

In un certo senso, io conosco Garnett meglio di sua moglie perché lei non riesce a capire bene come mai lui butti via ore su quell'arnese rumoroso e pieno di vento che spruzza olio sulla faccia. Io lo capisco.

Ma probabilmente la cosa più curiosa sulla conoscenza di David Garnett è che, pur avendo volato molto insieme e pur conoscendolo molto bene, non ho idea di come sia fisicamente, e neppure se sia ancora vivo. Perché David Garnett non è solo un pilota di aeroplano, ma è uno scrittore, e da un certo punto di vista, i discorsi che abbiamo fatto e i posti dove abbiamo volato sono stati tutti tra le copertine maltrattate del suo libro *Un coniglio per aria,* pubblicato nel 1932 a Londra.

Il modo migliore di conoscere uno scrittore, naturalmente, non consiste nel conoscerlo personalmente, ma nel leggere quello che scrive. Solo per iscritto è più chiaro, più vero, più onesto. Qualunque cosa possa dire in società, nel rispetto delle convenzioni, è nei suoi scritti che troviamo il vero uomo.

David Garnett, per esempio, scrive che dopo aver volato quelle ven-totto ore di doppio comando, dopo aver volato per trentasei lezioni, tutto quel che fece dopo il suo primo volo da solo sul Moth fu di saltar giù dalla carlinga, sorridere e prenotarsi per un altro volo. E questo è tutto quello che avremmo potuto vedere, se fossimo stati là a guardarlo quel mercoledì pomeriggio alla fine del luglio 1931, all'aeroporto di Marshall.

Ma davvero era rimasto così indifferente dopo il suo primo decollo? Per

saperlo dobbiamo andar via dall'aeroporto.

«Sulla strada di casa, chiesi a me stesso con quella voce inquisitoria che mi era ben nota:

«"Hai già decollato da solo?"

«Sì.

«"Hai decollato da solo?"

«"Sì!"

«"Hai decollato da solo?"

«"SI'!"».

Vi ricorda qualcosa? Vi ricordate quando stavate imparando a volare, quando tornavate a casa dopo ogni lezione, quella pietà condiscendente che provavate per gli altri automobilisti, così legati alle loro piccole automobili e alle loro autostrade? Allora vi chiedevate: «Quanti di loro hanno volato fino adesso? Quanti di loro hanno potuto guardare al di là dell'orizzonte? Quanti hanno dovuto vincere dieci minuti fa una battaglia contro un forte vento al traverso su una pista stretta? Come? Nessuno? Poveretti!...IO L'HO FATTO». E tirando un po' il volante dell'automobile vi sembrava di sentire le ruote alzarsi da terra.

Se vi ricordate quei tempi, avete un amico in David Garnett, e potete fare la sua conoscenza per circa un dollaro in un negozio di libri usati.

Sull'aviazione sono stati scritti migliaia di volumi, ma non abbiamo automaticamente migliaia di amici sinceri e speciali nei loro autori. Quel raro scrittore che rivive nelle pagine lo fa dando del suo, scrivendo sui significati, e non sui fatti o sulle cose che gli sono capitate. Gli scrittori di cose di volo che hanno fatto così normalmente si trovano in un settore speciale nelle biblioteche private.

Ci sono interi scaffali di libri d'aviazione della Seconda Guerra mondiale; quasi tutti sono pieni di fatti e di avventure eccitanti, ma l'autore sta lontano dal significato dei fatti, e da ciò che l'avventura rappresenta. Forse ha paura di sembrare egoista, forse ha dimenticato che ognuno di noi, nel momento in cui tende a qualcosa che vale, diventa un simbolo dell'umanità che lotta. A questo punto, la parola "lo" non significa più un David Garnett personale, egocentrico, significa tutti noi che abbiamo amato, desiderato e faticato per imparare, e che alla fine abbiamo decollato sul Moth.

C'è un qualcosa in un misto di fatti e significati e pura onestà che dà realtà al libro, che ci mette in quella carlinga, per il bene e per il male,

guidandoci verso il nostro destino. E quando percorri la stessa strada del destino con un uomo, quest'uomo deve diventare tuo amico.

Nella Seconda Guerra mondiale, per esempio, incontriamo un pilota di nome Bert Stiles, in un libro da lui intitolato *Serenata al Grande Uccello.* Il grande uccello è un Boeing B-17 Fortezza volante, in missioni di guerra dall'Inghilterra sulla Francia e la Germania.

Volare con Bert Stiles ci fa diventare stanchi di guerra, e di stare per otto ore al giorno nel posto di destra a lottare con l'aeroplano o a restar seduti a far niente mentre ci lotta il comandante. L'ossigeno diventa stantìo nelle maschere, i colpi della contraerea vengono su neri e gialli e silenziosi, i Messerschmitt e i Focke-Wulf dalle croci nere arrivano inclinandosi tra di noi in attacchi frontali, gialle fiammelle scintillano dai loro cannoni e colpi sordi e schegge attraverso l'aereo e via le bombe e l'intero Gruppo alto spazzato via dal cielo e un colpo forte e una fiammata arancione dall'ala destra e tira la maniglia dell'estintore e metti in bandiera il motore quattro e la Manica alla fine, la bella Manica e via diritti per atterrare a casa e mangiare senza gusto e sacco senza sonno e subito il Tenente Porada che accende la luce e dice «Andiamo». Colazione alle due e mezzo, rapporto alle tre e mezzo. Messa in moto dei motori e decollo. E star seduti su quel sedile di destra mentre l'ossigeno diventa stantìo nella maschera, i colpi della contraerea vengono su neri e gialli e silenziosi, i Messerschmitt e i Focke-Wulf dalle croci nere arrivano inclinandosi tra di noi in attacchi frontali, gialle fiammelle scintillano dai loro cannoni...

Volando con Stiles, non c'è gloria, e una missione di bombardamento non è neppure volare. È un terribile compito che deve essere eseguito.

«Ci vorrà molto tempo prima che io capisca questa guerra, lo sono americano. Sono stato abbastanza fortunato da esser nato sotto le montagne del Colorado. Ma un giorno vorrei poter dire che vivo nel mondo e basta.

«Se sopravvivo, dovrò stare attento e imparare qualcosa sull'economia, la gente, le cose... Alla fine è solo la gente che conta, tutta la gente del mondo. Per qualcuno tutte le terre sono belle, per qualcuno tutte le terre sono da difendere. Quindi non dipende dalla terra. Dipende dalla gente. Per questo si fa la guerra, credo. Non sono in grado di andare molto più in là di così.»

Dopo il suo avvicendamento nei bombardieri, Stiles andò volontario a combattere con i P-51. Il 21 novembre 1944 fu abbattuto durante una

missione di scorta su Hannover. Fu ucciso all'età di ventitré anni. Ma prima di morire Bert Stiles ebbe la fortuna di stilare dei segni di inchiostro su duecento pezzi di carta, e stilandoli è diventato una voce nella nostra testa e una visione nei nostri occhi per vedere e osservare e parlare sinceramente della sua vita e quindi della nostra.

La sola parte importante di Bert Stiles è stata messa su carta vicino a una pista dell'Ottava Forza Aerea qualche decina di anni fa, e la stessa carta è qui adesso, in questo minuto, per noi, da toccare, da conoscere, da interpretare. Questa parte importante è quella che fa di ogni uomo quello che è e quello che vale.

Per parlare di persona con Antoine de Saint-Exupéry, per esempio, avremmo dovuto intravvederlo attraverso una costante nuvola di fumo di sigaretta intorno alla sua testa. Avremmo dovuto ascoltarlo quando si preoccupava di malattie immaginarie. Avremmo dovuto stare all'aeroporto e chiederci... si ricorderà di abbassare il carrello oggi?

Ma non appena Saint-Exupéry ha finito le scuse per non scrivere (e ne aveva tante), non appena ha trovato il calamaio tra il disordine della sua stanza e quando alla fine la sua penna ha toccato la carta, ha liberato alcune tra le più toccanti e belle idee sul volo e sull'uomo che siano mai state scritte. Sono pochi i piloti che, leggendo il suo pensiero, non possono annuire e dire: «È vero», che non possono chiamarlo loro amico.

«"Attento a quel fosso (disse Guillamet), taglia in due tutto il campo. Segnatelo sulla carta." Mi fece venire in mente quel serpente nell'erba vicino a Mortril! Allungato nell'erba in quel paradiso stava aspettandomi a mille miglia da dove mi trovavo. Dandogli l'occasione mi avrebbe trasformato in un portacandele. E quelle trenta coraggiose pecore pronte a investirmi sulle pendici di una collinetta.

«"Tu pensi che il prato sia sgombro, e improvvisamente bang! ecco trenta pecore tra le ruote." Un sorriso di sorpresa fu l'unica reazione di fronte a un pericolo così crudele...»

Nel migliore dei casi, tra gli scrittori d'aviazione potremmo aspettarci di trovare pensieri molto elevati e difficili. Ma non è così. Infatti, più alta è la qualità dello scrittore, migliore è l'amico che ci facciamo, più semplice e chiaro è il messaggio che porta. E stranamente è un messaggio che noi, più che imparare, ricordiamo, come un qualcosa che abbiamo sempre saputo.

Nel *Piccolo Principe,* Saint-Exupéry descrive l'idea di questa amicizia speciale che può legare i piloti di aeroplano agli altri piloti che hanno

scritto sull'aviazione.

«"Ecco il mio segreto" disse la volpe al piccolo principe "un segreto molto semplice: solo con il cuore si può vedere giusto; l'essenziale è invisibile all'occhio."

«"L'essenziale è invisibile all'occhio" ripetè il piccolo principe, per essere sicuro di ricordarsene.»

Saint-Exupéry scrive di te e di me, che siamo attratti dal volo come lo è lui, e cerchiamo nel volo gli stessi amici. Se non vediamo quell'invisibile, se non riconosciamo che abbiamo più cose in comune con Saint-Exupéry e David Garnett e Bert Stiles e Richard Hillary e Ernest Gann di quante ne abbiamo con il vicino di casa, vuol dire che non li abbiamo accolti, e non saranno più amici di quanto possano esserlo centinaia di volti sconosciuti. Ma se cominciamo a conoscere quel vero uomo che è sulla carta, quell'uomo cui il mortale da vivo ha dedicato la vita, ognuno di loro diventa, per noi, unico al mondo. Quello che è essenziale per loro, e per noi, non si vede con gli occhi.

Siamo amici di un uomo non perché ha i capelli scuri o gli occhi azzurri o una cicatrice sul volto, ricordo di un incidente aereo, ma perché sogna le stesse cose, ama lo stesso bene e odia lo stesso male. Perché anche a lui piace sentire il suono di un motore al minimo in un mattino caldo e tranquillo.

I fatti da soli sono senza significato.

IL FATTO: L'uomo che vestiva l'uniforme di comandante dell'Armata Aerea francese, con un libretto di volo da settemila ore e di nome Saint-Exupéry, non è rientrato da un volo di ricognizione nel cielo della sua patria.

IL FATTO: L'ufficiale alle Informazioni della Luftwaffe Hermann Korth, la sera del 31 luglio 1944, quella sera in cui Saint-Exupéry fu l'unico dato disperso, copia un messaggio: «Rapporto telefonico... distruzione di un velivolo da ricognizione che è precipitato in fiamme in mare.»

IL FATTO: La biblioteca di Hermann Korth a Aix-la-Chapelle, con un posto d'onore nello scaffale per i libri di Saint-Exupéry, fu distrutta dalle bombe degli Alleati.

IL FATTO: Nulla di tutto ciò distrusse Saint-Exupéry. Né le pallottole nel motore, né le fiamme in cabina o le bombe che ridussero i suoi libri in brandelli, perché il vero Saint-Exupéry, il vero David Garnett, il vero Bert

Stiles non sono carne e non sono carta. Sono uno speciale modo di pensare, molto simile al nostro modo di pensare, forse, e tuttavia, come la volpe del nostro piccolo principe, unico al mondo.

Che significa?

Significa che una parte di questi uomini è ancora viva. Se li scopriamo, possiamo osservare con loro, ridere con loro, imparare con loro. I loro libretti di volo si confondono con i nostri, e i nostri voli e le nostre vite si arricchiscono grazie alla loro conoscenza.

Questi uomini possono morire solo se sono completamente dimenticati. Noi possiamo fare per questi amici quello che loro hanno fatto per noi: possiamo aiutarli a vivere. Nel caso che non ne abbiate conosciuto qualcuno, permettete che ve li presenti:

Harald Penrose, No Echo in the Sky
Richard Hillary, The Last Enemy
James Liewellen Rhys, England Is My Village
Molly Bernheim, A Sky of My Own
Roald Dahl, Over to You
Dot Lemon, One-One
Francis Chichester, Alone over the Tasman Sea
Gill Robb Wilson, The Airman's World
Charles A. Lindbergh, The Spirit of St. Louis
Anne Morrow Lindbergh, North to the Orient
Nevil Shute, Round the Bend, The Rainbow and the Rose, Pastoral
Guy Murchie, Song of the Sky
Ernest K. Gann, Blaze of Noon, Fate Is the Hunter
Antoine de Saint-Exupéry, Terre des hommes, Le petit prince, Vol de nuit

Una luce nella cassetta degli attrezzi

Quello che un uomo crede, dicono i filosofi, diventa realtà. Così quando per anni ho continuato a ripetere «Non sono un meccanico», non ero un meccanico. Doveva esserci qualcun altro a lavorare sui miei aeroplani, altrimenti non potevo volare.

Poi mi capitò di avere un vecchio biplano, con un motore tondo non più di moda sul muso, e non ci volle molto per scoprire che questa macchina

non aveva intenzione di tollerare un pilota che non avesse qualche cognizione sul carattere di un Wright Wirlwind da 175 cavalli, sulle riparazioni di centine in legno e della tela verniciata.

Fu così che mi accadde il più raro caso della vita... Cambiare il modo di pensare. Imparai la meccanica degli aeroplani.

Quello che tutti gli altri sapevano da tanto tempo, era un'avventura del tutto nuova per me. Per esempio, un motore smontato e sparpagliato sul bancone, è soltanto un insieme di pezzi strani, è solo ferro freddo e senza vita. Eppure gli stessi pezzi, montati e fissati su una fredda fusoliera senza vita, diventano un altro essere, una scultura finita, un pezzo d'arte degno di qualsiasi galleria. Ma, a differenza di qualunque altra scultura nella storia dell'arte, un motore morto e una cellula morta prendono vita al tocco della mano del pilota, e uniscono la loro vita alla sua. Fin che sono separati, il ferro, il legno e la tela e l'uomo sono incatenati alla terra. Insieme, possono sollevarsi in cielo, esplorando luoghi dove nessuno di loro era mai stato prima. È stata una sorpresa per me, perché avevo sempre creduto che la meccanica fosse solo metallo rotto e maledizioni mormorate.

Era tutto lì nell'hangar da vedere, quando mi si aprirono gli occhi, come in una esposizione al museo quando si accendono le luci. E vidi sul bancone l'eleganza di una serie di chiavi a tubo da mezzo pollice; la semplice, pulita grazia di una chiave fissa, ben asciugata dall'olio. Come uno studente d'arte che in un giorno vede per la prima volta i lavori di Vincent Van Gogh, di Auguste Rodin e di Alexander Calder, io improvvisamente scoprii i lavori di Snap-On e della Craftsman e della Crescent Tool Company, luminosi in silenzio in attesa nei comparti della cassetta degli attrezzi.

L'arte degli attrezzi porta all'arte dei motori, e con il tempo cominciai a capire il Wirlwind, a considerarlo come un amico vivo con capricci e fantasie, invece che un sinistro mistico sconosciuto. Che scoperta importante, trovare cosa succedeva all'interno di quel carter di acciaio grigio, dietro al lampo del disco dell'elica e gli scoppi del rombo del motore. Non c'era più il buio all'interno di quei cilindri intorno a quell'albero motore; c'era la luce. Io lo sapevo! C'era aspirazione e compressione e potenza e scarico. C'erano bronzine a trattenere alberi rotanti ad alta velocità; beate valvole d'aspirazione e tormentate valvole di scarico vibranti su e giù con ritmi di microsecondi, liberando e ingoiando nuovo fuoco. C'era la delicata ventola del compressore, che fa sette giri per

ogni giro dell'elica. Bielle e pistoni, ruote a camme e aste delle punterie, tutto cominciava ad avere senso, aderendo alla semplice logica lineare degli attrezzi che l'avevano montato al suo posto.

Dai motori passai a studiare le strutture, e imparai cosa è la saldatura di un nodo e le ordinate, i correntini e la cucitura intorno alle centine, le pulegge e i guidafili, la svergolatura, l'inclinazione, la regolazione delle incidenze. Avevo volato per anni, ma quello era il primo giorno che vedevo un aeroplano, lo studiavo e lo analizzavo. Tutte queste piccole parti che vanno insieme a formare l'apparecchio completo. Era meraviglioso! Ero furioso dalla voglia di avere un campo pieno di aeroplani, perché erano così belli. Li volevo per camminarci intorno e guardarli da cento angoli diversi, in cento luci di aurore e di crepuscoli.

Cominciai a comprare i miei attrezzi, cominciai a tenerli sul tavolo, solo per guardarli e toccarli di tanto in tanto. La scoperta della meccanica del volo non è una scoperta da nulla. Passai ore in hangar a bere con gli occhi aeroplani da Michelangelo, e in officina a studiare attentamente attrezzi da Renoir.

La massima forma d'arte è un essere umano che comanda se stesso e il suo aeroplano in volo, costringendo lo spirito di una macchina a fondersi con il suo. Eppure imparai, grazie a un vecchio pazzo biplano, che per vedere la bellezza e trovare l'arte non è necessario che io voli in ogni momento della mia vita. Mi basta sentire sotto le dita il metallo satinato di una chiave da nove sedicesimi, camminare in un hangar silenzioso, per aprire semplicemente gli occhi su quei magnifici dadi e bulloni che mi sono stati vicino per così tanto tempo.

Che strane, brillanti creature sono gli attrezzi e i motori e gli aeroplani e gli uomini, quando si accendono le luci!

Qualunque posto va bene

Era come se qualcuno avesse lanciato un mortaretto da cinquanta chili, accendendo la miccia due ore dopo mezzanotte e lanciandolo in alto nel buio sopra i nostri aeroplani, sopra di noi che dormivamo là nel fieno, e fosse scappato come un matto.

Una palla di fuoco ci fece saltare su, mentre pallottole di pioggia dura battevano come grandine sui nostri sacchi a pelo e il vento buio ci sbatteva come animali selvaggi. I nostri tre aeroplani saltavano tirando le funi,

tendendole forte, strappavano, scalciavano, graffiavano terrorizzati di andare a rotolare nella notte con quel vento brutale.

«Afferra il montante, Joe!»

«Cosa?»

La sua voce fu portata via dal vento, affogata nella pioggia e nel tuono. Nel lampo era fissato il colore di dieci milioni di volt, degli alberi, delle foglie che volavano via, e delle gocce di pioggia orizzontali.

«IL MONTANTE! AFFERRA IL MONTANTE E TIENILO FORTE!»

Buttò il suo peso sull'ala nell'istante in cui l'uragano strappava rami dagli alberi — trattenemmo il Cub prima che ci trascinasse tutti e due sotto le ali e si capovolgesse in mezzo alla valle.

Joe Giovenco, un giovane hippy di Hicksville, Long Island, attaccata a New York City, tutto quello che sapeva di uragani era che fanno brontolìi in distanza qualche volta d'estate. Era aggrappato a quel montante con la forza di un pitone, in una battaglia personale contro il vento e i fulmini e la pioggia, i capelli che battevano violentemente in scure ciocche sul volto e sulle spalle. Un secondo prima che esplodesse un altro petardo, urlò:

«UOMO! STO IMPARANDO UN SACCO DI METEOROLOGIA!».

Dopo mezz'ora il temporale era passato lasciandoci in una calda quiete scura. Pur vedendo il cielo lampeggiare sulle colline a ovest, e guardando cauti a est se c'erano altri fulmini, la quiete rimase e noi ci infilammo alla fine nei sacchi a pelo, scompigliati e bagnati. Avemmo nel sonno pensieri umidicci, non c'era uno di noi sei là fuori nella notte che non si facesse i migliori auguri per l'Avventura Campestre a Inviti. Quello che ci aveva portato a questo, o questo a noi, era soltanto che avevamo una certa curiosità nei riguardi dell'altra gente che vive nel nostro pianeta e nel nostro tempo.

Forse l'Avventura è partita dai titoli, o dagli articoli delle riviste o dagli annunci della radio. Con tutti quei discorsi sulla gioventù alienata e il vuoto tra generazioni divenuto un baratro insuperabile, e l'unica speranza che i giovani hanno per il paese è di distruggerlo e non più ricostruirlo... forse è partita da qui. Ma tutto considerato, sapevo di non conoscere nessun giovane di questo genere, di non conoscere nessuno che non volesse parlare con quelli di noi che sono stati giovani, ieri. Sapevo che c'era qualcosa da dire a uno che dice «Pace» invece di «Ciao», ma non sapevo bene cosa fosse.

Cosa potrebbe accadere, pensai, se uno con un piccolo aeroplano di tela

atterrasse su una strada e offrisse un giro a qualche autostoppista con lo zaino? O meglio, cosa potrebbe accadere se un paio di piloti facessero posto in aereo a un paio di ragazzi di città per un viaggio di duecento chilometri, o duemila; un viaggio di una settimana o due attraverso le colline e le fattorie e le pianure d'America? A ragazzi che non hanno mai visto la campagna prima, fuori dalle alte reti metalliche della scuola e dai passaggi sopraelevati delle tangenziali?

Chi cambierebbe, i ragazzi o i piloti? O tutti e due, e che tipo di cambiamento sarebbe?

L'unico modo per sapere cosa succede a un'idea è di provarla e fu così che nacque l'Avventura Campestre a Inviti.

Il primo giorno di agosto del 1971 fu poco luminoso e annebbiato, era pomeriggio quando atterrai all'aeroporto di Sussex, New Jersey, per incontrarmi con gli altri.

Louis Levner aveva un Tailorcraft del 1946 e gli piaceva l'idea. Come meta scegliemmo il raduno dell'EAA a Oshkosh, Wisconsin, ragione sufficiente per fare il volo anche se tutti gli altri avessero rinunciato all'ultimo momento.

Glenn e Michelle Norman, di Toronto, Canada, avevano sentito parlare del volo, e benché non fossero giovani hippy, erano stranieri negli Stati Uniti, desiderosi di vedere il paese dal loro Luscombe del 1940. E là sul campo dove avevo atterrato c'erano in attesa due giovanotti che si erano conciati da hippy senza ombra di dubbio. Capelli lunghi fino alle spalle, fascia alla fronte fatta di stracci, vestiti di jeans stinti, con gli zaini e i sacchi a pelo ai piedi.

Christopher Kask, pensieroso, mai una parola con gli estranei, aveva vinto una borsa di studio Regents alle superiori, un onore riservato al due per cento in cima alla graduatoria degli studenti. Lui non era sicuro, però, che il *college* fosse il miglior amico dell'America, e ottenere un diploma solo per avere un impiego migliore non gli sembrava che fosse vera istruzione.

Joseph Giovenco, più alto, più aperto con gli altri, notava tutto con occhio attento da fotografo. Sapeva che c'è un futuro nelle registrazioni video, e avrebbe studiato registrazioni video.

Nessuno di noi sapeva cosa sarebbe successo, ma volare sembrava divertente. Ci incontrammo a Sussex e volgemmo sguardi ansiosi al cielo, alla foschìa e alle nubi, senza parlare troppo perché non eravamo ancora

sicuri di come potevamo parlarci. Alla fine, d'accordo, caricammo i nostri sacchi a bordo, mettemmo in moto, e rullammo velocemente sulla pista e su verso il cielo. Con il rumore del motore non c'era modo di sapere cosa pensassero i ragazzi, una volta in volo.

Il mio pensiero era che non saremmo andati molto lontano nel primo volo. Le nubi avvolgevano di un brodo grigio i pendii a ovest, con brandelli di nebbia fumanti tra i rami degli alberi. Bloccati a ovest, volammo verso sud per quindici chilometri, per venti, e alla fine, con quella zuppa che ribolliva e si infittiva intorno a noi, scendemmo in un piccolo campo erboso vicino a Andover, New Jersey.

Nel silenzio di quel posto, la pioggia cominciò a cadere leggera.

«Non è quello che si può definire un buon inizio» disse qualcuno.

Ma i ragazzi non erano abbattuti. «Quanta *terra* nel New Jersey!» disse Joe. «Credevo che fosse *abitata!* »

Accennai il motivo della canzone *Zanzare, lontano dalla mia porta* mentre srotolavo il mio sacco sull'erba, contento che non fossero stati influenzati da quell'orribile tempo, sperando che l'indomani fosse buono e ci vedesse in viaggio sopra i nostri orizzonti.

Piovve tutta la notte. Pioggia con il rumore della ghiaia versata sulla tela delle ali tesa come un tamburo, battendo sull'erba seccamente all'inizio, poi con spruzzi quando l'erba divenne inzuppata. A mezzanotte rinunciammo alla speranza di vedere le stelle e di poter dormire all'ammollo; all'una eravamo rintanati e ripiegati dentro gli aeroplani, cercando almeno di sonnecchiare. Alle tre, dopo ore senza una parola, Joe disse: «Non sono mai stato sotto una pioggia così forte in vita mia».

L'alba tardò, per la nebbia... ci furono nebbia e nubi e pioggia per quattro giorni interi. In quattro giorni, andando in volo a ogni piccola apertura del cielo, evitando i rovesci e aggirandoli saltando da un piccolo aeroporto all'altro, avevamo volato per un totale di cento chilometri verso Oshkosh, lontano ancora milleseicento chilometri. Dormimmo in un hangar a Stroudsburg, Pennsylvania; nell'ufficio dell'aeroporto a Pocono Mountain; nella palazzina della scuola di volo a Lehighton.

Decidemmo di tenere un diario del volo. Con questo, e con le chiacchierate sotto la pioggia e tra la nebbia, cominciammo a conoscerci, anche se superficialmente.

Joe si convinse subito, per esempio, che gli aeroplani hanno una personalità, un carattere come la gente, e non esitò a dire che quello là

bianco e blu nell'angolo dell'hangar lo rendeva nervoso. «Non so perché. È il modo come mi guarda. Non mi piace.»

I piloti presero la palla al balzo e raccontarono storie di aeroplani che erano vivi in diversi modi e facevano cose impossibili — che non si possono fare — decollare in distanze proibitive se lo dovevano fare per salvare la vita a qualcuno, o planare a motore spento per distanze impossibilmente lunghe su terreno impervio. Poi si parlava di come funzionano le ali, e i comandi e i motori e le eliche, e poi delle scuole superaffollate e della droga tra gli studenti, poi di come succede che prima o poi quello che uno ha fisso in testa diventa realtà. Fuori, la scura pioggia, dentro, il mormorio delle voci.

Nel diario scrivevamo tutto quello che non ci andava di dire a voce.

«Questo è notevole!» Chris Kask scrisse il quarto giorno. «Ogni giorno è una fila di sorprese. Stanno succedendo cose veramente *incredibili.* Un tale ci presta il suo Mustang, un altro la sua Cadillac, tutti ci lasciano dormire negli aeroporti e fanno veramente di tutto per essere gentili. Non importa dove siamo o se mai arriveremo a Oshkosh. Qualsiasi posto va bene.»

La gentilezza della gente aveva colpito molto i ragazzi.

«Capitava spesso di andare con Chris nei negozi o di seguirlo per strada» disse Joe «e guardare la gente che lo guardava. I suoi capelli erano lunghi come adesso (o forse più lunghi). Passavano oltre e guardavano, qualche volta si fermavano anche e facevano delle facce o dei commenti. Lo condannavano. Si poteva vedere il disgusto nei loro occhi, e non sapevano neppure chi fosse!»

Da allora cominciai a osservare la gente che guardava i nostri hippy. Restava sempre scioccata quando li vedeva per la prima volta; la stessa sorpresa che avevo avuto io quando li avevo visti la prima volta. Ma se uno di loro aveva occasione di parlare, occasione di dimostrare che erano gente per bene che non aveva intenzione di lanciare bombe e far esplodere tutto a pezzi, quel barlume di ostilità svaniva in meno di mezzo minuto.

Una volta fummo bloccati dal maltempo sui pendii della Pennsylvania. Riuscimmo a uscirne, poi circuitammo e atterrammo in un lungo campo di fieno appena falciato vicino alla città di New Mahoning.

Eravamo appena scesi a terra quando arrivò il contadino, con il suo furgone che correva liscio e scricchiolante sulle stoppie umide.

«Avete qualche guasto?» Prima parlò, poi aggrottò le sopracciglia quando vide i ragazzi.

«Nossignore» dissi. «Solo questo. Le nubi diventavano un po' basse e abbiamo pensato che era meglio atterrare piuttosto che finire contro una collina lassù. Speriamo che non vi dispiaccia...»

Annuì. «Tutto bene, vero?»

«Grazie al vostro campo, sì. Siamo a posto.»

In pochi minuti altri tre camioncini e una macchina sbucarono dalla strada non asfaltata ed entrarono nel campo. Tutt'intorno c'era un vivace e curioso parlottìo.

«... li ho visti volare bassi sulla casa di Nilsson, e pensavo che avessero un guasto. Poi gli altri due hanno fatto un giro e sono scesi, poi il silenzio e io non sapevo che cosa stava succedendo!»

Tutta la gente delle fattorie, con i capelli tagliati, tutti ben sbarbati, lanciava occhiate a quei capelli lunghi e a quelle fasce sulla fronte, incerta su chi fosse arrivato.

Poi sentirono quello che Joe Giovenco diceva a Nilsson.

«Questa è una fattoria? Una vera fattoria? Non ne ho mai vista una vera... vengo dalla città... non è granoturco, questo, che cresce dalla terra?»

Le smorfie si tramutarono in sorrisi, come candele che si accendevano pian piano.

«Certo che è granoturco, figliolo, è così che cresce, proprio qui. Qualche volta ti dà dei pensieri. Adesso la pioggia. Troppa pioggia, poi il vento forte, e tutto il raccolto si sdraia al suolo e sono guai, certo...»

Era proprio una bella scena a vedersi.

Si sarebbero potuti vedere i pensieri nei loro occhi. Gli hippy a cui si mostrano i denti sono quei tristi individui che se ne fregano della pioggia o del sole o della terra o del grano... sono quelli che non fanno niente tranne danni al paese. Ma questi ragazzi non sono di quel genere — lo si vede subito.

«Straordinario!» scrisse Chris sul diario quella sera. «Siamo atterrati in un campo e abbiamo parlato con dei contadini dall'accento svedese e irlandese. Non avrei mai immaginato una cosa simile in Pennsylvania! Tutti sono così gentili, amichevoli. Mi ha fatto aprire gli occhi. Molte delle mie difese naturali sono crollate. Non ho più preoccupazioni e mi è venuta fiducia per come vanno le cose. Tutti i miei piccoli piani per il futuro sono stati sconvolti. Non sono più sicuro di niente e questo è bene perché ti insegna ad andare con il corso degli avvenimenti.»

Da quel giorno navigammo verso ovest in un cielo blu puro, su una terra

e fattorie verde puro.

Dopo molte spiegazioni a terra, Chris e Joe erano pronti per prendere in mano i comandi. Le prime ore di istruzione a doppio comando furono fatte volando in formazione.

«Piccole correzioni, Joe, PICCOLE CORREZIONI! Devi tenere l'altro aeroplano pressappoco... lì. OK? Ce l'hai tu, piloti tu. Piccole correzioni, ora. Un po' di motore, avvicinati un po'. PICCOLE CORREZIONI!»

In poche ore furono in condizione di tenere gli aeroplani in formazione tra loro. Fu un lavoro duro per loro, e lo fecero diventare ancor più duro di come avrebbe potuto essere, ma ci si buttarono a capofitto e aspettavano come avvoltoi dopo il decollo di poter afferrare i comandi e fare un po' di esercizio.

Poi cominciarono a fare decolli... all'inizio erano dei disastri fatti di paurosi balzi ondeggianti, saltando all'ultimo momento sopra le luci di pista e i paletti da neve ai lati della pista. Quando furono diventati più dolci sui comandi, ci esercitammo a fare stalli e uno o due giri di vite quando rompevamo la formazione, e alla fine cominciarono a fare gli atterraggi, imparando, assorbendo come spugne nel mare.

Ogni giorno, anche noi imparavamo qualcosa sul loro linguaggio e sulla loro vita. Ci esercitavamo a parlare hippy, e il mio taccuino diventava un dizionario di quella lingua. Joe diceva che dovevo mangiare di più le parole. Ci esercitavamo dicendo «Ehi, uomo, che succede?» mille volte, ma era più difficile che volare in formazione... non mi è mai riuscito bene.

«Tu sai» disse Joe «cosa vuol dire "Hm" o "Beh". Qualche volta vuol dire "Va bene". "Accetto con entusiasmo".» Chiesi: «Cosa significa, invece, "fare scena"?».

«Non lo so. Non l'ho mai fatta.»

Benché il mio dizionario avesse molti termini legati alla droga (la marijuana si chiama anche: Mary Jane, erba, roba, fumo o cannabis sativa; un "nick" è una dose da cinque dollari e "distanziato" è come ci si sente quando la si fuma), i ragazzi non ne avevano portata nell'Avventura Campestre. Mi sembrava strano, perché credevo che un vero hippy dovesse fumare un pacchetto di marijuana al giorno, e chiesi perché.

«Si fuma più che altro per noia» disse Chris, per spiegarmi perché non li avevo visti con la droga. Adesso dovevano lottare con i temporali, atterrare nei prati, imparare a volare in formazione, a decollare e ad atterrare: la noia non era più un problema per loro.

Nel corso dei miei esercizi di linguaggio notai che i ragazzi avevano cominciato ad assorbire il gergo aviatorio senza ricorrere all'aiuto di nessun dizionario.

«Uomo» chiesi un giorno a Joe «il termine "di corsa", non l'ho beccato bene. Come si adopera in una frase?»

«Si può dire "Uomo, sono di corsa". È quello che si prova quando si fuma e sembra che la cima del collo entri nella testa.» Pensò per un po', poi si illuminò. «È esattamente come ci si sente quando tiri su dopo una vite.» Capii perfettamente cosa voleva dire.

Parole come "a carrello biciclo", "ali in tela", "tocca e va", "looping", "fieseler" venivano fuori nei loro discorsi. Impararono a lanciare l'elica a mano per avviare il motore, ci seguirono sui comandi in ogni scivolata, in ogni atterraggio corto e ogni atterraggio precauzionale che facevamo. Acquisirono anche i dettagli. Joe era tutto preso a tenere la formazione una mattina e gridò: «Mi dai per favore un po' di trim a cabrare?». Non mi sentì, ma mi feci una risata. Una settimana prima, questi termini non avrebbero avuto senso per lui.

Un'altra sera, intorno al fuoco, Chris chiese: «Quanto costa un aeroplano? Di quanto c'è bisogno per volarci, diciamo, un anno?».

«Milleduecento, millecinquecento dollari» gli rispose Lou. «Ti costa due dollari all'ora di volo...»

Joe era sbalordito. *«Milleduecento dollari!»* Ci fu un lungo silenzio. «Sono solo seicento a testa, Chris.»

Il raduno aereo di Oshkosh fu un carnevale che li lasciò indifferenti. Non erano stati colpiti tanto dagli aeroplani quanto dall'idea del volo in sé, dall'idea di montare una specie di motocicletta volante, lasciandosi dietro strade e semafori, per mettersi in giro a scoprire l'America. Questo cominciò a occupare sempre di più le loro menti.

Rio, Wisconsin, fu la nostra prima tappa al rientro. Lì portammo su trenta passeggeri in giro turistico sulla città. I ragazzi aiutarono i passeggeri a salire sugli aeroplani, dando spiegazioni sul volo a quelli che erano venuti solo a vedere, e scoprirono che era anche possibile far quadrare il bilancio in questo modo, se si dispone di un aeroplano in proprio. Quel pomeriggio guadagnammo cinquantaquattro dollari tra contributi e donazioni, che bastarono per la benzina e l'olio e il mangiare per un po' di giorni. A Rio, la città ci accolse con un picnic completo di insalate e panini e fagioli e limonate, compensando quelle notti perse in

sacchi umidi e tra zanzare fameliche.

Qui Glenn e Michelle Norman ci lasciarono per volare più a sud-est, per incontrarsi con amici e vedere qualcosa di più dell'America.

«Non c'è niente di più poetico o triste-e-lieto» scrisse Chris sul suo diario «che vedere un amico che vola via in aeroplano.»

Volammo verso sud, in quattro su due aeroplani, verso est e di nuovo a nord.

Per essere in un cielo affollato, quel lunedì pomeriggio, vedemmo solo due altri aeroplani in tutto lo spazio aereo di Chicago.

Per essere nel 1984, vedemmo i cavalli e i carretti dell'Indiana Amish sulle strade di campagna sotto di noi, e gruppi di tre cavalli aggiogati agli aratri nei campi.

L'ultima sera atterrammo nel campo di fieno di Mister Roy Newton, non lontano da Perry Center, New York. Chiacchierammo con lui per un po', e gli chiedemmo il permesso di stare sul suo campo per la notte.

«Certo che ci potete stare» disse. «Solo non accendete dei fuochi, eh? La paglia in giro...»

«Niente fuochi, Mr. Newton» promettemmo. «Grazie mille per il permesso.»

Più tardi fu Chris che parlò. «Si potrebbe farla franca per un omicidio, con un aeroplano.»

«Omicidio, Chris?»

«Metti che fossimo arrivati in macchina o in bicicletta, o a piedi. Che probabilità c'erano che fosse così gentile da lasciarci stare? Ma con gli aeroplani, siccome diventa buio, siamo i benvenuti!»

Non era carino, ma era proprio così. E un privilegio che si ha, come piloti, e non era sfuggito ai ragazzi.

Il giorno dopo eravamo arrivati all'Aeroporto di Sussex, New Jersey, e l'Avventura Campestre a Inviti era ufficialmente finita. Dieci giorni, tremiladuecento chilometri, trenta ore di volo.

«Sono triste» disse Joe. «È finita. È stato magnifico e adesso è finita.»

Solo a tarda sera aprii il diario per l'ultima volta, e vidi che Chris Kask aveva fatto un'ultima annotazione.

«Ho imparato *moltissimo»* aveva scritto. «Questo ha aperto la mia mente a un sacco di cose che esistono fuori da Hicksville, L.I. Adesso ho una nuova visione delle cose. Sono capace di guardare tutto da un po' più lontano e vederlo da un punto di vista differente. Una cosa che ho avvertito

in tutto ciò è che non solo è importante per me, ma anche per chi era con me e per tutti quelli che abbiamo incontrato, e l'ho capito mentre stava avvenendo, il che è una sensazione veramente entusiasmante. Ha provocato molti cambiamenti nel mio carattere. Grazie.»

Ecco la risposta che cercavo, ecco quello che possiamo dire ai ragazzi che dicono «Pace» invece di «Ciao». Possiamo dire «Libertà», e grazie a un aeroplano di seconda mano dalle ali di tela possiamo spiegare loro cosa vogliamo dire.

Troppi piloti stupidi

«Non ci sono troppi piloti» disse una volta un saggio «è che ci sono troppi piloti stupidi!»

C'è un aviatore che non sia d'accordo? Sono tante come le foglie di una foresta le volte che mi sono trovato in circuito di traffico esattamente alla quota prevista, alla distanza ottimale della pista nel tratto sottovento — una distanza dalla quale poter planare sul campo in caso di piantata del motore. Ho guardato fuori e ho visto qualcuno, in un finale lungo quattro chilometri, trascinare l'aeroplano fino alla soglia pista attaccato al motore, senza neppur considerare la probabilità che il suo ventilatore possa smettere di girare.

Così addio al mio bel circuito, indietro la manetta e su un poco di muso in volo lento per cercare di rimediare. Più di una volta ho dichiarato al mio cruscotto che deve esserci una testa di legno, laggiù, uno che non pensa che quando lui fa un circuito sballato, manda a quel paese anche i circuiti degli altri, perché tutti devono arrangiarsi per prendere la distanza, lo, la persona gentile che non ha mai nemmeno sussurrato improperi sulle strade, in aria ho parlato contro un collega pilota.

Come può essere?

Forse perché posso aspettarmi qualche occasionale bestialità da chiunque deve strisciare sulla superficie della terra, ma solo la perfezione da chiunque scelga di alzarsi in cielo, ed è una delusione terribile scoprire il contrario.

Troppi piloti stupidi? Veramente sì. Perché, se tutti fossero bravi piloti come me e te, oggi non ci sarebbero questioni nell'aviazione generale, o dubbi sul suo futuro.

La risposta è l'educazione. Educhiamo quel tale a fare dei circuiti corretti

con la semplice tecnica istruzionale di chiudergli motore lungo quel finale strascicato — così impara! Costruiamo nuovi motori con la garanzia di fabbrica che si fermano almeno una volta ogni cinquecento ore, e avremo bravi piloti dappertutto in cielo.

Così brontolo e impreco e la racconto al mio cruscotto, mentre osservo dove atterrano i rei (naturalmente prendendo un bum quando toccano) e guardandoli con rabbia muta quando sono a terra. Eppure, appena sono scesi dall'aereo, sono guariti, diventano normali esseri umani, affabili, gentili, sorridenti, assolutamente inconsapevoli del disastro che hanno fatto nei miei magnifici circuiti di traffico. Guardo, poi scuoto la testa, e me ne vado.

Ma arrivò il momento che anch'io presi un bum in atterraggio, lo... Un bum.

Anche se nessuno ha visto, anche se non lo farò mai più, fu imbarazzante.

Imbarazzo ingrandito nella cittadina di Mount Ayr, Iowa, al tramonto, su una stretta pista erbosa, abitata solo dai passeri e da un'allodola.

Con me c'erano altri tre aeroplani pilotati 1) da un pilota di voli charter, 2) da un comandante di linea in vacanza, 3) da uno studente del terzo anno ai comandi del suo primo aeroplano.

Stava diventando buio a terra, e mi preoccupavo per il ragazzo. Virai per l'atterraggio, e per qualche motivo vidi il diavolo a quattro in fase di richiamata — dovetti mettercela tutta per tenere dritto il biplano, e così ci mangiammo tutta la pista. Dietro arrivò il comandante, e anche lui atterrò brusco e lungo. Poi toccò al pilota dei charter e, date le condizioni, il suo atterraggio fu brutto come i nostri. Adesso ero molto preoccupato per il giovane...non era cosa facile scendere qui, ma il povero ragazzo doveva farlo se non voleva essere sorpreso in volo dalla notte. Noi tre a terra scendemmo dai velivoli e ci raggruppammo ansiosi.

«Spence, questa è dura» dissi al comandante di linea. «Pensi che il giovane Stu se la caverà?»

«Non so. C'è una brutta pendenza in fondo alla pista...» Aggrottammo la fronte e rimanemmo a guardare.

Stu non scese subito. Effettuò un passaggio basso sulla pista, poi fece una cosa strana: fece un giro e atterrò dalla parte opposta. Pulito come un dipinto dell'Amendola...l'aeroplano toccò sui tre punti, rullò un centinaio di metri, e si arrestò. Rimanemmo in silenzio, tutti e tre.

In quel silenzio, il giovane spense il motore e saltò giù dal suo aeroplano.

«Cosa vi è successo?» disse con quel tono irrispettoso dei giovani e inesperti. «Come mai avete atterrato con il vento in coda? Non bisogna atterrare con il vento di fronte?»

Tutti zitti, e lui di nuovo: «Dick? Spence? John? Perché avete atterrato con il vento in coda?».

Toccò a me essere portavoce dei piloti esperti, visto che noi tre insieme avevamo fatto qualcosa come quindicimila ore di volo.

«Bene, Stu, ecco perché abbiamo atterrato contro vento... ah... abbiamo atterrato controvento perché non volevamo avere il sole negli occhi. Vertigine da riverbero, sai, quando il sole passa attraverso l'elica...» Lo dissi a bassa voce e in fretta sperando che qualcuno degli altri intervenisse presto e cambiasse argomento.

«Ma cosa dici?» disse Stu perplesso. «Il sole è tramontato: il sole è là dietro la collina da dieci minuti! Dite, gente... non avete... non è che avete atterrato con il vento in coda per errore, voi... non per errore?»

«OK bene Stu io portavo la formazione e ho atterrato con il vento in coda se vuoi saperlo per errore e Spence e John mi hanno seguito e hanno fatto come me. Ecco cosa è successo. Ho fame ragazzi. È stata una giornata lunga, non è vero Spence? Certo mangerei un bue, non credi Stu? Certo andiamo lungo la strada a cercare un posto per mangiare...»

«PER ERRORE! C'è la manica a vento! Tutti e tre questi piloti fantastici... ATTERRATI CON IL VENTO IN CODA PER ERRORE!» Credo che oggi ai ragazzi si insegni a metterla giù così pesante.

Cominciò a ridere, e la piantò solo quando le nostre grinte scure misero in chiaro che non trovavamo la cosa divertente, e che rischiava di finire nel fiume se non fosse arrivato subito il rispetto per gli anziani.

E questo è tutto. Ogni tanto, come quei vecchi lupi con quarant'anni di volo che ogni tanto atterrano su un aeroporto sbagliato, é la nostra testa a essere di legno nodoso... quello stupido in cielo siamo noi!

Cosa si può fare quando un pilota bravo come te e me ha un momento di bassa?

La risposta è la stessa. Educazione. Ma questa volta si tratta di una educazione speciale, quella che non ci permette mai, non importa quante volte abbiamo atterrato o decollato, di farlo mezzo addormentati, o per abitudine. Col tempo ci si rende conto che più si diventa bravi, più

dolorosamente intollerabile diventa la stupidità quando la si riscontra in noi stessi.

Questo si chiama imparare. Nessuno di noi tre anziani ha atterrato con il vento in coda nei due anni che seguirono, e può anche darsi che non lo faremo mai più. E garantiamo solennemente, come una promessa e un servizio per l'aviazione, che la prima volta che il giovane Stu atterrerà con il vento in coda, non glielo lasceremo dimenticare un solo momento per il resto della sua vita.

Pensa al nero

Pensa al nero. Pensalo sopra, sotto e tutto intorno a te. Non un tono di nero, ma proprio una oscurità senza orizzonte né luna per avere un riferimento o luce.

Pensa al rosso. Mettine un po' soffuso davanti a te, sul cruscotto. Fagli illuminare ventidue strumenti con lancette spettrali che indicano fioche cifre. Fa' diffondere il rosso intorno a destra e a sinistra. Se guardi riesci appena a vedere la mano sinistra sulla manetta e la destra che afferra la manopola irta di bottoni della cloche.

Ma non guardare dentro, guarda fuori a destra. Quattro metri dal plexiglass che trattiene la pressione intorno a te c'è un punto di luce rossa, intermittente.

È attaccata all'estremità alare sinistra dell'aeroplano che guida la formazione. Sai che l'aeroplano è un F-86F; che le sue ali hanno una freccia di trentacinque gradi; che nella sua fusoliera c'è un motore a reazione a flusso assiale tipo J47-GE-27, sei mitragliatori da dodici e sette, una cabina come la tua, e un uomo. Ma devi credere a questo per fede; tu vedi solo una lucina rossa intermittente.

Pensa al rumore. Un sibilo di dinamo dietro di te, sinistro, basso e incessante. Sul cruscotto che hai di fronte, uno strumento ti dice che il motore sta erogando il novantacinque per cento dei giri; che il carburante gli è inviato a una pressione di duecento libbre al pollice quadro; che i cuscinetti hanno trenta libbre di pressione dell'olio; che la temperatura dei gas di scarico, dietro le camere di combustione e il disco della turbina, è di cinquecentosettanta gradi centigradi. E senti il sibilo.

Pensa al rumore. Pensa allo scricchiolìo di leggere scariche statiche negli

auricolari di gommapiuma del casco. Scariche udite da tre altri uomini in un raggio di venti metri. Un raggio di venti metri a diecimila metri, quattro uomini soli, che filano insieme sibilando nell'aria nera.

Premi con il pollice sinistro e quattro uomini ti sentono parlare, possono sentire come stai, dieci chilometri al di sopra di una terra che non puoi vedere. Terra buia seppellita sotto chilometri di aria buia. Ma non parli, e neanche gli altri. Quattro uomini soli con i loro pensieri volano seguendo la luce intermittente del velivolo del capoformazione.

Tutto il resto della tua vita è normale, comune. Ogni giorno vai al supermarket; a far benzina; dici «Andiamo a mangiar fuori stasera!» Ma una volta ogni tanto sei lontano da questo mondo. In alto, nell'oscurità di un cielo trapuntato di stelle.

«Scaccomatto, controllo ossigeno.»

Fai scivolare l'aeroplano un po' più lontano dalla luce intermittente e guardi dentro il rosso fioco della cabina. Nascosta in un angolo c'è una lancetta luminosa che indica due e cinquanta. Ora il pollice preme il bottone del microfono; c'è un motivo per parlare.

Le tue parole suonano strane alle orecchie dopo il lungo silenzio. «Scaccomatto Due, ossigeno normale, due e cinquanta.»

Altre voci nel buio:

«Scaccomatto Tre, ossigeno normale, due e trenta.»

«Scaccomatto Quattro, ossigeno normale, due e trenta.»

Ritorna il silenzio e tu ti riavvicini alla luce intermittente.

Cosa mi fa differente dall'uomo dietro di me nella fila dal droghiere? ti chiedi. Forse lui crede che io sia differente perché faccio il mestiere pieno di gloria del pilota da caccia. Pensa a me sulla base di spezzoni di film di fotomitragliatrici visti nei documentari, e di sfrecciate veloci alle manifestazioni aeree. Il film e la velocità sono solo parti del mio mestiere, come la preparazione della relazione sul bilancio annuale è parte del suo. Non è il mestiere che mi fa differente. Eppure so di essere differente, perché ho una possibilità che lui non ha. Posso andare in posti che lui non vedrà mai, a meno che non guardi su tra le stelle.

Tuttavia, non è l'essere qui che mi distingue da quelli che passano la loro vita a terra, ma è l'effetto che questo luogo alto e solitario ha su di me. Ricevo impressioni che non possono essere eguagliate in nessun altro posto, impressioni che lui non potrà mai avere. Solo pensare alla realtà dello spazio esterno a questa cabina è una sensazione strana. Trenta

centimetri a destra e trenta centimetri a sinistra, c'è un posto dove l'uomo non può vivere, dove è del tutto estraneo. Ci passiamo in mezzo come cervi spaventati in mezzo a una radura, sapendo che fermarsi significa scherzare con la morte.

Fai piccoli movimenti automatici con la cloche, per correggere la posizione rispetto alla luce intermittente.

Se fosse di giorno, ci sentiremmo a casa; uno sguardo giù ci farebbe vedere montagne e laghi, autostrade e città, cose familiari verso le quali potremmo planare e sentirci più a nostro agio. Ma non è di giorno. Nuotiamo in un fluido nero che nasconde casa nostra, la nostra terra. Un guasto al motore adesso, e non avremmo posto dove planare, non potremmo decidere dove andare. Il mio aeroplano potrebbe planare per centosessanta chilometri se i giri andassero a zero e il cono di scarico si raffreddasse, ma io devo sollevare i braccioli e tirare la leva che mi farà galleggiare attraverso l'oscurità appeso al paracadute. Di giorno, dovrei cercare di salvare l'aeroplano, cercare di posarlo su una pista. Ma è notte, è buio fuori, e non vedo niente.

Il motore gira fedelmente, e le stelle brillano fisse. Tu voli attaccato alla luce intermittente, e pensi.

Se il motore del capoformazione piantasse adesso, cosa potrei fare per aiutarlo? Risposta semplice. Niente. Adesso vola a sei metri di distanza, ma se avesse bisogno del mio aiuto, potrebbe essere lontano come Sirio, lassù. Non posso prenderlo nella mia cabina o sostenere in aria il suo aeroplano, e nemmeno guidarlo su un campo illuminato. Posso dare la sua posizione alle squadre di soccorso, e posso dirgli «Buona fortuna» prima che spari il suo seggiolino nel buio. Voliamo insieme, ma siamo soli come quattro stelle in cielo.

Ricordi di aver parlato con un amico che l'aveva fatto, aveva abbandonato il velivolo di notte. Il motore aveva preso fuoco, e gli altri della formazione erano assolutamente incapaci di aiutarlo. Quando il suo aeroplano rallentò e cominciò a scendere uno di loro chiamò «Non aspettare troppo a lanciarti». Queste parole inutili furono le ultime che udì prima di spararsi nella notte. C'era un uomo che conosceva e con cui aveva volato, con il quale aveva cenato, che aveva riso alle stesse barzellette, che diceva «Non aspettare troppo...».

Quattro uomini, che volano soli insieme nella notte.

«Scaccomatto, controllo carburante.»

Ancora una volta la voce del capo si staglia nel silenzio del lieve ronzìo del motore. Ancora una volta ti allontani, leggi ciò che indica la lancetta appena visibile.

«Scaccomatto Due, duemilacento libbre» dice la tua voce estranea tra le deboli scariche.

«Scaccomatto Tre, duemiladuecento.»

«Scaccomatto Quattro, duemilacento.»

Di nuovo a posto, di nuovo vicino all'intermittenza della lucina rossa.

Abbiamo decollato solo un'ora fa, e il carburante già dice che è tempo di tornare giù. Quel che dice il carburante, noi facciamo. È strano il completo rispetto che noi abbiamo per quell'indicatore del carburante. Non c'è modo di evadere la sua legge, non ci sono minacce di punizioni in un futuro indefinito. Niente di personale. «Se non atterri presto» dice freddamente «il motore si fermerà mentre sei in aria, e ti dovrai lanciare nel buio.»

«Scaccomatto, controlli per la discesa, e aerofreni fuori... ora.»

Fuori l'aria scura rimbomba quando le due lastre metalliche degli aerofreni si estendono nella corrente. La luce rossa continua a pulsare, ma ora devi spingere sulla cloche per starle dietro, giù verso la terra invisibile. I pensieri astratti vanno nel profondo della mente, e tu ti concentri a rimanere in formazione durante la ripida discesa. Quei pensieri sono per l'alta quota, perché più la terra si avvicina, più c'è da fare per pilotare l'aeroplano con sicurezza. La mente si affolla di pensieri temporali, concreti, vitali.

Allontanati un po', sei troppo vicino alla sua ala. Dolce sui comandi, non lasciare che la turbolenza ti butti fuori dalla formazione.

L'aereo è scosso da vibrazioni mentre virate insieme verso la doppia fila di luci bianche che segnalano la pista.

«Scaccomatto, punto iniziale, tre e quattro all'esterno.»

«Roger, Scaccomatto, numero uno in traffico, vento quattro nodi da

ovest nord-ovest.» Buffo che nelle nostre cabine stagne, a cinquecento chilometri all'ora, dobbiamo ancora conoscere il vento, il vecchio vento. «Scaccomatto apre.»

Nessun pensiero, adesso, ma solo riflessi e abitudini mentre atterri. Aerofreni e carrello, flap e manetta; circuito di atterraggio, e dopo un minuto senti il rassicurante stridìo delle gomme sull'asfalto. Pensa ai bianco.

Pensa a una luce chiara artificiale riflessa dai tavolini lucidati della

baracca piloti. Sulla lavagna c'è scritto: «Cena di Gruppo... alle 21 stasera. Birra a volontà — GRATIS!».

Sei a terra. Sei a casa.

Trovato a Pharisee

Accadde un martedì, a Pharisee, Wyoming. Ricordo che mi ero messo a terra per una settimana perché i meccanici certificati erano occupati e non potevano fare il cambio dell'olio al mio aeroplano fino al martedì successivo. Avevo fatto ventiquattro ore e cinquantasette minuti dall'ultimo cambio delle venticinque ore, e quindi non potevo più volare.

Mentre mi giravo per uscire dall'officina certificata FAA, ci fu un gran frastuono in aria, e una dozzina di aerei leggeri atterrarono improvvisamente sull'erba, dove è proibito atterrare e, seppi dopo, senza radio. Si diressero verso l'officina certificata FAA come fulmini, e dalle cabine saltarono fuori una dozzina di uomini mascherati, vestiti di nero, che ci circondarono, le calibro 44 in pugno con il grilletto alzato.

«Vogliamo tutte le pubblicazioni tecniche, subito» disse con voce bassa e calma il capo dei fuorilegge. Aveva intorno al viso una cappa di seta nera, e dal modo calmo con cui puntava il revolver era chiaro che l'aveva già fatto altre volte. «Portate qui tutto quello che avete, qualunque cosa scritta su qualunque aeroplano, qualunque motore.»

Era assurdo, incredibile, al giorno d'oggi...una rapina! Volevo gridare, ma l'ispettore certificato FAA, senza muovere un muscolo disse: «Fate quello che dice, ragazzi; dategli le pubblicazioni tecniche».

Tre dei meccanici certificati indietreggiarono verso l'ufficio, scortati dai fuorilegge.

«Che cosa succede?» chiesi. «Cosa è questo?»

«Silenzio, là.»

«Macché silenzio! Questo è illegale! AIUTO! AIUTO! F.A.A.! FUORILEGGE!»

Quando ripresi i sensi, ero sdraiato su un lettino in una caverna di roccia, ben illuminata e apparentemente parte di un vasto complesso, un rifugio nascosto. Il mio aeroplano era parcheggiato dentro un hangarino scavato nella roccia di fronte a una grande parete scorrevole, e un fuorilegge aveva appena cambiato l'olio al motore. Adesso stava smontando un distributore di un magnete, e questo mi fece scattare.

«Fermo! Fermo! Non puoi farlo! Non sei un meccanico certificato! Rimontalo!»

«Se non sono un meccanico certificato, non posso rimetterlo su, no?» Parlava calmo, senza guardarmi. «Ci dispiace di averti dovuto portare con noi, ma Pharisee aveva più bollettini di quanti avevamo previsto, e abbiamo dovuto prendere a prestito il tuo aeroplano per portare tutto il carico. Abbiamo pensato che non avresti voluto esser lasciato là. E il magnete sinistro ha avuto una caduta di cinquanta giri alla prova motore.»

Non puoi discutere con gente come quella, ma ero ancora confuso, e non pensavo con chiarezza. «Cosa ti importa di cinquanta giri? Posso avere una caduta fino a settantacinque giri ed è ancora legale.»

«Certo che puoi, ma essere legale non vuol dire che va bene.» Tacque per un po'. «Come andar bene non vuol dire che è legale. Questo magnete perde una accensione ogni minuto e mezzo in volo. Non te ne sei mai accorto?»

«Come potevo accorgermene? Non volo mai su un magnete solo. Li provo tutti e due prima del decollo e se ho una caduta inferiore a settantacinque giri...»

«... vai in volo.»

«Certo che ci vado. Ho imparato sul libro e volo con il libro.» Sono sempre stato orgoglioso di questo.

«Che il Cielo ci aiuti» fu la sola risposta del fuorilegge.

Qualche minuto dopo, mentre lavorava, presi coraggio e parlai.

«Cosa ne farete di me?»

«Ti lasceremo andare. Appena ti avremo pagato per l'uso dell'aeroplano. Il prezzo della sostituzione di questa molla del distributore è la cifra giusta.»

«Pagarmi? Ma voi siete fuorilegge! Questa non è una riparazione legale! Chi la firmerà sul libretto?»

Il bandito vestito di nero rise, in fondo alla gola. «Sono fatti tuoi, amico. Tutto quel che ci interessa è che un aeroplano funzioni come è stato progettato per funzionare. Le scartoffie veditele tu.»

«E tutte quelle pubblicazioni tecniche che avete preso?» Le mie parole tagliavano come lame. «Siete stati così nobili da pagarle?»

«Superpagate, se vuoi saperlo. Ma Drake deve fare così. Abbiamo lasciato a Pharisee un motore con zero ore dalla revisione generale...tolleranze del decimillesimo, il nostro miglior lavoro. Garanzia

personale di Drake per tremila ore di volo. Pensa cosa diamo per avere tutte le informazioni tecniche...»

«Ma se l'avete revisionato voi fuorilegge qui, non ha libretto, non è stato firmato!»

Rise di nuovo, mentre metteva un disco per la messa in fase sull'albero motore. «Hai ragione. Non è stato firmato. Gli abbiamo lasciato il miglior motore revisionato che oggi esista al mondo, e non è legale. Dovranno smontarlo, no?... cambiare le tolleranze, far cadere la garanzia. Quando l'avranno rimesso insieme, sarà solo un altro motore, con cinquanta ore di garanzia. Ma legale, amico, legale!»

Toccò una serie di bottoni sotto un quadrante attaccato al muro. «Sembra che tu debba stare qui per la notte. Il vento è di venti miglia all'ora sulla pista nord. Ventitré sulla sud.»

Il senso delle sue parole mi spaventò. «Non è tanto male venti miglia all'ora» dissi. «È meno della metà della velocità di stallo del mio aeroplano e, secondo il libro, se il vento è meno di...»

«Un vento così su queste montagne ti fa a pezzi, con quello che tu sai sul tuo aeroplano.»

«Se avete avuto il tempo di esaminare il mio libretto di volo» dissi freddo «avrete visto che...»

«... che hai 2648 ore e 29 minuti di volo totali. I nostri computer hanno analizzato che tipo di voli hai fatto. Mille ore sono state fatte con l'autopilota, e il resto cercando di fare come lui. Tu hai l'equivalente di sedici ore e sedici minuti di vero volo, il nostro tipo di volo. Questo non basta per volare via di qui in sicurezza con un vento di venti miglia. » Fece ruotare l'elica di qualche grado.

«Scusa un momento. Non so che genere di computer scassati avete, ma so di saper pilotare il mio aeroplano.»

«Certo che lo sai. Hai scritto 2648 ore sul tuo libriccino.» Si voltò con tanta foga che sobbalzai, e le sue parole urtarono a raffica le pareti di roccia. «Quanta quota perdi con centottanta gradi di virata in sottovento, se il motore ti pianta in decollo? Quanto tempo ci mette il carrello a scendere solo con la batteria? Cosa succede se atterri con il carrello esteso solo parzialmente? Come si esegue un atterraggio forzato con minimi danni? Se sei costretto a passare tra i fili dell'alta tensione, dove devi toccarli?»

Ci fu silenzio per un lungo momento. «Bene, non si deve mai virare verso la pista se il motore pianta in decollo; c'è nel libro...»

«E il libro è sbagliato!» Si pentì subito della sua affermazione. «Scusami. Diciamo che il motore pianta in decollo dopo che hai raggiunto millecinquecento metri in cerchio in modo che ti trovi sulla testata della pista?»

«Beh, naturalmente. Potrei virare...»

«E a trecento metri?»

«C'è abbastanza quota per...»

«E a centocinquanta metri? A cento metri? A trenta metri? Capisci cosa voglio dire? I nostri istruttori insegnano che un pilota deve sapere la quota da dove è ammessa la virata per ogni decollo che fa.»

«Allora avete anche istruttori fuori legge.»

«Sì.»

«E suppongo che insegnino la vite e gli otto lenti...»

«... e le planate a elica ferma e gli atterraggi forzati fino al contatto e l'acrobazia e il pilotaggio senza trim o senza comandi e tante cose che tu non ti sei nemmeno immaginato in tutte le tue ore con l'autopilota.»

Replicai con pungente sarcasmo. «I vostri allievi, suppongo, prendono il brevetto tutti entro le trentacinque ore minime?»

«I nostri allievi non prendono mai il brevetto. Qui siamo fuorilegge, ricordi? Noi giudichiamo la nostra abilità da come conosciamo noi stessi e i nostri aeroplani, giorno per giorno. Lasciamo le scartoffie e i brevetti alla gente che vive di regolamenti invece che di conoscenza.» Aveva terminato con il magnete, e tirò via il disco per la messa in fase. «Andiamo a mangiare.»

La sala da pranzo era una gigantesca caverna sotterranea, illuminata da grandi pannelli su cui erano stampati schemi e spaccati di motori e di componenti di aerei. La sala era a metà occupata da uomini vestiti di nero, e dagli attaccapanni neri pendevano file di cappelli e cinturoni neri. Notai con un brivido che in prima fila pendeva una cappa di seta nera.

«Drake desidera il piacere della tua compagnia.»

L'ultima cosa che avrei desiderato era di cenare con il capo di questa banda di fuorilegge, ma non osai dire di no. Seguii il mio accompagnatore a un tavolo d'angolo, dove sedeva una figura pulita, dalla mascella squadrata, vestita di nero.

«Eccolo qui, Drake. Abbiamo fatto una molla nuova per il suo magnete sinistro, e il nostro debito è pagato.»

«Grazie, Bart.» La voce era bassa e sicura, ovviamente la voce di un

folle, da trattare come tale.

«Pretendo i miei diritti» dissi con fermezza. «Insisto perché mi rilasciate subito perché possa andarmene da questo covo di rapinatori.»

«Hai tutti i diritti che vuoi» replicò «e puoi partire quando vuoi. Naturalmente sai che in questo momento le discendenze che abbiamo sono superiori alla tua capacità di far salire il tuo aeroplano. Abbiamo anche scoperto che la biella numero quattro è incrinata, e che può cedere in qualunque momento. Se cede entro ottanta chilometri da qui, non sarai capace di metter giù l'aeroplano senza distruggerlo. Sapendo tutto questo, se vuoi ancora partire, puoi farlo. Potresti avere fortuna con il vento, e la biella potrebbe anche non cedere subito.»

Ovviamente era un pistolero pazzo, e io distrussi subito il suo ragionamento. «Ho volato per oltre millecinquecento ore su questo aeroplano, Mister Drake, e dovrei proprio essere in grado di pilotarlo tranquillamente con questo vento da niente. E se non foste stati così frettolosi nel rapirmi, avreste visto che il mio motore ha solo cinquanta ore dalla revisione generale fatta da una ditta seria, che ho pagato 1.500 dollari, e di cui ho la ricevuta e la firma dell'ispettore sul libretto.»

Il pranzo fu servito in silenzio, e intanto Drake mi guardava con lo sguardo senza speranza, un po' triste, del vile criminale.

«La biella del tuo cilindro numero quattro non sa neanche cosa sia un libretto. Ti sarà di conforto leggere il tuo libretto e trovare la firma dell'ispettore quando l'elica smette di girare e non trovi un posto per atterrare?»

L'uomo, dovetti ammetterlo, era straordinario. Veramente, se mi fosse successa una cosa così impossibile (che un motore con cinquanta ore piantasse) *sarebbe* stato di conforto per me poter leggere ancora il nome dell'ispettore? Anche il modo come lo disse dava l'idea che dipendere da una firma era sciocco. Ma io puntualizzai.

«C'è una possibilità su un milione, mio caro Drake, e non capiterà certo a me. Finché un pilota è nelle regole, è sicuro. Inoltre, ogni cosa contraria alle regole della Federai Aviation Agency è contro la sicurezza. Permetti che un'agenzia governativa sappia quello che è sicuro e quello che non lo è?» Con mio stupore il folle rise. Non con disprezzo, ma come se avesse pensato a qualcosa di umoristico.

«Sei impagabile» disse, ancora ridendo. «O sono io che non capisco. Quando parli di questa infallibile agenzia governativa intendi la stessa

agenzia governativa che ha abolito l'addestramento alla vite dai suoi requisiti per i piloti? La stessa agenzia che adesso dice che va bene insegnare solo l'avvicinamento allo stallo e non gli stalli completi, mentre stallo e vite sono la causa maggiore di incidenti fatali al giorno d'oggi? Vuoi dire lo stesso corpo legiferante che permette a un meccanico di primo pelo di lavorare su un motore stellare vecchio stile, mentre marchia "fuorilegge" quel pilota non certificato che ne sa su quel motore più di quanto il meccanico potrà mai imparare? La stessa agenzia che si impone di assumere dieci ciechi scartoffiari per ogni uomo valido che ha?»

Rise ancora, posando la forchetta. «La stessa agenzia cui ho scritto per informazioni tanto tempo fa, e che mi ha risposto "Non si considera essenziale per la sicurezza del volo che sia noto all'utente il valore del fattore di carico limite del suo aeroplano" e si è rifiutata di mandarmi le informazioni pubblicate ufficialmente?»

«lo parlo della Federai Aviation Agency» dissi, e parlai con solenne dignità. I briganti tutti intorno non avevano evidentemente alcun rispetto per l'autorità, perché mi guardavano e sorridevano, come se avessero potuto sentire quello che avevo detto e come se anche loro avessero pensato a qualcosa di umoristico. Allora decisi di distruggere la posizione del loro capo davanti a tutti, e alzai la voce in modo che tutti potessero udire.

«Così tu pensi che la Federai Aviation Agency non va bene, Mister Drake, e che deve essere abolita?»

«No di certo» disse calmo. «Certe categorie di aviazione, le linee aeree, per esempio, hanno bisogno di un coordinamento centrale per essere efficienti, per servire i loro clienti e il paese.»

«Allora, se pensi che non deve essere abolita, perché non sei rispettoso delle leggi e non segui le regole?» Avevo distrutto l'uomo con la sua stessa logica, e toccava a me sorridere. Aspettavo la sua resa.

«Se dico che mi piace una bistecca ogni tanto, amico mio, non vuol dire che voglio un bue infilato in gola. Noi fuorilegge pilotiamo e ripariamo i nostri aeroplani per divertimento, non pilotiamo i DC-8 sulle aerovie internazionali.»

Maledetto. «Le regole, amico, le regole! Sono state fatte dall'FAA per la nostra sicurezza!»

«Ah, mio gradito ospite» disse il fuorilegge, sporgendosi in avanti sul tavolo «tu cerchi il tuo dio nei libri di regolamenti e negli idoli fatti

dall'uomo, mentre quel dio è dentro di te. La sicurezza è quello che tu sai, non quello che qualcun altro pensa sarà bene che tu segua. Chiedi al funzionario FAA la definizione approvata di sicurezza. Non c'è. Come può un'agenzia indicare una cosa che non sa neanche definire?»

«Poveri fuorilegge» dissi con tutta la pietà che potevo simulare per lo strano tipo. «Siete così pochi...»

«Credi?» disse il mio rapinatore. «Apri gli occhi. Nelle città, con le piste di asfalto e gli uffici dell'FAA affollati, siamo pochi. Ma prova ad allontanarti qualche giorno dai tuoi centri di trasporto executive e guarda cosa succede nell'altro novanta per cento del paese. Fuorilegge. Non solo — non è possibile volare tutti i giorni senza andare contro le Regole Federali dell'Aria, ma a seguirle ciecamente c'è da ammazzarsi.»

«Uno slogan senza senso, mio caro.»

«Ah, sì? Vola con una visibilità di quattro chilometri verso un aeroporto controllato, e senza radio. È legale atterrare, eh? Se ti vedono atterrare e se quel giorno l'FAA non è in vena di chiudere un occhio, ti fanno subito un bel rapporto.

«Allora resti in volo, sperando di trovare un aeroporto non controllato nelle vicinanze. Il tempo peggiora intanto, ma tu non hai mai atterrato in un prato — sono cose considerate pericolose e non richieste nei programmi di addestramento. Adesso piove forte e non riesci a trovare l'aeroporto, allora decidi che con le tue cinque ore di istruzione al volo strumentale in tendina sei in grado di forare le nubi e di salire oltre la sommità in spazio aereo non controllato. A che serve l'istruzione al volo strumentale se non per usarla in emergenza? Evocando il capitolo delle prerogative di emergenza del Manuale Operativo Generale, puoi anche farlo legalmente. Ma le probabilità di venirne fuori vivo sono zero.»

E aggiunse: «È solo un esempio, un logico esempio di tutti i giorni in cui la cieca obbedienza alle regole ti può uccidere. Ne vuoi di più? Molti altri esempi e tanti, tanti fuorilegge. Noi siamo contenti che l'FAA viva nel suo piccolo mondo di sogni, fino a che non ci obbliga a viverci anche noi. E non lo fa. Un tempo ero direttore di una rivista aeronautica, e avevo occasione di parlare con molti funzionari dell'FAA. Ho scoperto che quelli che avevano esperienza erano d'accordo con i fuorilegge in tutto e per tutto, purché promettessi loro di non citarli. Uno di loro ha detto: "Ci sono più fuorilegge nell'FAA che fuori!". Testuale, amico mio, da un funzionario di alto livello della tua agenzia».

Alla mia richiesta, obbediente mi passò il sale.

«C'è qualche vecchio pilota nell'FAA che ci conosce bene» continuò a dire «e che sa che il nostro genere di sicurezza funziona meglio del genere ufficiale, così non applica la legge contro di noi, o la interpreta bene. Abbiamo fatto un patto di stare zitti sul fatto che un gran numero di regole sono ridicoli oltraggi al buon senso, e abbiamo fatto un patto di non agitare le acque. Siamo contenti, però, che là ci siano dei vecchi piloti. Se qualcuno cerca davvero di calpestare le regole sulla manutenzione, per esempio, la pagherebbe virtualmente ogni proprietario di velivolo leggero, e dovrebbe reagire solo per sopravvivere. La violenza di questa reazione farebbe saltare molta gente nell'FAA, e questo porterebbe alla riforma della legge. Il risultato sarebbe buono, certamente, ma il processo così doloroso che nessuno di noi ha il coraggio di cominciare. Noi siamo felici finché ci lasciano tranquilli. L'FAA è felice finché nessuno scuote il suo mondo dei sogni sull'omino ligio alla legge.»

La mia pazienza era al limite, ne avevo abbastanza di questo sproloquio vanitoso. «Ammettilo, Drake» dissi «tu vuoi il permesso di volare in modo avventato, di fare quello che vuoi, che sia sicuro o no. Non ti importa se vivi o muori, ma che ne dici della gente innocente a terra accoppata quando la tua follia temeraria si è sfogata?»

Rise. «Amico mio, tu voli molto di notte, no?»

«Certo che lo faccio. L'aeroplano serve per viaggiare, di giorno e di notte. Cosa c'entra con la tua temerarietà?»

«Porti il paracadute quando voli di notte?»

«Certo che no. Ma guarda che idea!»

«Cosa fai, allora, se ti pianta il motore di notte?»

«Non ho mai avuto una piantata di motore, Mister Drake, e non intendo averne.»

«Molto interessante!» Tacque per un istante, studiando lo schema di un motore ricamato sulla tovaglia. «Non c'è un fuorilegge qui che voli di notte senza il paracadute, a meno che la luna sia così brillante da avere sempre in vista un posto dove atterrare. Noi non crediamo che le piantate di motore non succedono mai, e se non possiamo vedere dove atterrare, e se non abbiamo il paracadute, non voliamo. Non c'è un pilota qui, tranne te, che volerebbe sopra uno strato di nebbia, o sopra una copertura di nubi così basse da non consentire un atterraggio forzato.

«Eppure il volo di notte senza paracadute è perfettamente legale, e il

volo sopra qualunque estensione di nebbia è approvato dall'FAA. Le nostre regole dicono che la sicurezza pura è conoscenza pura e controllo puro. Che l'aeroplano abbia un motore o due non conta. Se non vediamo dove atterrare, e non abbiamo il paracadute, non voliamo.»

Naturalmente non ascoltavo una parola di quel che diceva quell'uomo. La sola sicurezza che quel selvaggio avrebbe conosciuto sarebbe stata la sicurezza di una cella della prigione.

«La tua biella» continuò «adesso è legale. È approvata dall'FAA e ha tutte le firme. Ma ha una cricca e presto cederà. Se potessi scegliere, preferiresti avere la cricca nella biella o la firma sul tuo libretto?»

Potevo solo essere fermo con lui. «Signore, il meccanico e l'ispettore sono responsabili del loro lavoro. E nel mio pieno diritto volare con quell'aeroplano esattamente com'è.»

Rise ancora una volta, in modo curiosamente amichevole, come se non volesse ferirmi. In quel momento fui certo che sarei uscito dal suo covo. E presto.

«Bene» disse senza conoscere i miei pensieri. «L'ispettore è responsabile, e tu sei innocente. Tutto quello che devi fare è lasciare che il tuo aeroplano sia distrutto su queste montagne perché non ti è richiesto di sapere come sopravvivere in qualunque terreno sorvoli. Tutti gli altri sono responsabili, tu sei solo quello che muore. È così?»

È così, naturalmente, ma ancora una volta lo fece sembrare folle e sbagliato. Ma chi può credere a una banda di fuorilegge, che vive alla macchia, pilotando e riparando gli aeroplani senza certificazioni, solo perché sanno come funziona un motore e come vola un aeroplano? Tutti radicali ed estremisti, e dovrebbe esserci una legge contro di loro. Bene, è vero, c'è una legge.

Fuorilegge, ecco cosa sono, e appena tornerò in una città ligia alla legge, farò in modo che l'FAA prenda seri provvedimenti contro di loro e venga a prenderli e li metta in prigione. Pensano di essere migliori degli altri, solo perché sanno tenere in mano una chiave inglese o atterrare senza motore. Ma cosa ne sanno del controllo di avvicinamento? Cosa fanno in circuito se la torre non li autorizza all'atterraggio? Cambierebbero musica, allora. Arriverei io e direi alla torre: «Vi prego gentilmente di concedermi l'atterraggio». E allora non avrò più bisogno di conoscere il mio aeroplano o come vola, se la torre mi concederà il permesso.

Improvvisamente abbandonai Drake e i suoi disgustosi compagni e né

lui né i suoi uomini fecero una mossa per fermarmi. Senza dubbio avevano notato la mia rabbia, e pensarono fosse più sicuro starsene buoni di fronte a me.

Ritornato nell'hangar di roccia, trovai il bottone che faceva spostare la parete, e poiché i fuorilegge erano ormai chiaramente spaventati dall'uomo ligio alla legge, ebbi tempo di scrivere tutto, ogni parola detta, per usarlo come prova all'udienza dell'FAA che porterà questi uomini in prigione. Quelle meravigliose, semplici udienze, dove l'FAA, che sa qual è il nostro bene, ci può condannare o assolvere. Per fortuna questi selvaggi sono gli unici del loro genere nel paese.

Nota per me: scriver a macchina gli appunti che seguono, perché la turbolenza fa le parole difficili da leggere per il giudice. Non avrei pensat 20 così brusc. Conservare questo foglio, mostrare fuorilegge si sbagliavano. Posso volare dalle loro montagne con una mano, con altra scrivo.

Brutte discendenze. 8 metri al secondo, a tutta potenza e velocità di salita. Devo trovare ascendenze presto.

Ecco. Il peggio è passato, e fuorilegge presto alla giustizia. Vedo l'aeroporto di Pharisee, e potrei quasi planare di qui a meno che — una probabilità su un milione... su un miliardo — il motore non pian.

Scuola di perfezione

Avevo volato verso ovest per molto tempo. Verso ovest durante la notte, poi sud, poi circa sud-ovest, credo, senza curarmene. Non ti curi molto di carte e rotte quando hai perso un allievo. Vai via da solo, dopo mezzanotte, e ci pensi. È stato un incidente inevitabile; una di quelle rare volte che la nebbia si forma all'improvviso e la visibilità in cinque minuti passa da quindici chilometri a zero. Non c'era un aeroporto vicino; non poteva atterrare. Inevitabile. All'alba, il terreno intorno era strano e montagnoso. Dovevo aver volato un po' più lontano di come avevo pensato, e i due televel oscillavano sullo zero. Perso, con il sole appena sorto, per pura fortuna vidi un Piper Cub dipinto di verde battere le ali per farsi notare da me, per poi virare e atterrare su una piccola stretta pista erbosa alla base di una montagna. Toccò terra, rullò per un po', poi improvvisamente sparì dentro una parete di roccia. Il posto era deserto e immobile come un paesaggio di frontiera, e per un momento pensai che il Cub fosse frutto

della mia immaginazione.

Eppure, la piccola pista era l'unico posto dove poter atterrare. Fui contento di aver preso uno dei 150, invece del grosso Comanche o del Bonanza. Mi avvicinai basso al campo, flap completamente abbassati e con motore, diritto verso quella parete di granito. Fu l'atterraggio più corto che potessi fare, ma non fu corto abbastanza. Via motore, su i flap, tutto freno, ma stavamo ancora correndo a trenta chilometri all'ora quando mi resi conto che stavamo per urtare la parete. Ma non ci fu impatto. La parete scomparve e il 150 rullò fino a fermarsi dentro una enorme caverna di pietra. Quel posto doveva essere lungo più di un chilometro, con una grande lunga pista. Tutto intorno erano parcheggiati aeroplani di tutti i tipi e dimensioni, tutti dipinti in una mimetizzazione a macchie verdi. Il Cub che aveva appena atterrato stava spegnendo il motore, e un tipo alto, vestito di nero, scese dal posto davanti e mi segnalò di parcheggiare di fianco.

Date le circostanze, non potei fare altro che quello che mi ordinava. Mentre mi fermavo un'altra figura scese dal posto di dietro del Cub. Quest'altro era vestito in grigio; non doveva avere più di diciotto anni, e mi guardava con un certo fare di disapprovazione.

Quando il motore si arrestò, l'uomo in nero parlò con un tono di voce basso, misurato, che poteva essere solo quello di un comandante di linea. «Non deve essere divertente, perdere un alliero» disse «ma non deve farti dimenticare come si vola. Abbiamo dovuto fare tre passaggi prima che ti accorgessi di noi.» Si rivolse al giovane. «Ha visto il suo atterraggio, signor O' Neill?»

Il ragazzo si irrigidì. «Sissignore. Troppo veloce di circa sette chilometri, ha toccato circa venti metri dopo l'inizio pista, due metri a sinistra della mezzeria..»

«Ne parleremo dopo. Vediamoci nella sala proiezioni tra un'ora.»

Il giovane si irrigidì di nuovo, piegò leggermente la testa e si allontanò senza dire una parola.

L'uomo mi accompagnò a un ascensore e premette il bottone del Livello Sette. «Drake aspettava da un po' di tempo di vederti» disse «ma fino a ora tu non eri ancora pronto per conoscerlo.»

«Drake? Vuoi dire Drake il...»

Sorrise, suo malgrado. «Certo» disse «Drake il Fuorilegge.»

In un attimo la porta si aprì ed entrammo in un grande corridoio

silenzioso ricoperto da un tappeto, decorato con gusto con disegni di dettagli di aereo e quadri raffiguranti velivoli in volo.

Allora esiste, pensai. Allora c'è un uomo come il Fuorilegge.

Se dirigi una scuola di volo, senti ogni tipo di storie e, di tanto in tanto, ho sentito di questo Drake a della sua banda di aviatori. Per questa gente, diceva la storia, il volo era diventato una religione vera e sentita, e il loro dio era il cielo stesso. Per loro, si diceva, niente altro era importante tranne il raggiungere e toccare la perfezione che è nel cielo. Ma l'unica evidenza dell'esistenza di Drake erano poche pagine manoscritte, un racconto di un incontro con lui, trovate tra i rottami di un aeroplano che si era distrutto in un atterraggio forzato. Era stato pubblicato una volta su una rivista, come una curiosità, poi era stato dimenticato.

Entrammo in una vasta sala, così semplicemente arredata da essere elegante. Appesa a una parete c'era una pittura originale di Amendola che rappresentava un C3R Stearman; sull'altra c'era uno spaccato dettagliatissimo di un motore A-65. La mia guida scomparve, e non potei trattenermi dall'osservare il C3R. Non c'era la minima inesattezza. I fermagli erano al loro posto sulla cappotta, le cuciture delle centine sulle ali, i riflessi della tela lucidata. Sembrava che lo Stearman vibrasse sul muro, preso nell'istante della richiamata, a pochi centimetri dall'erba.

Se la realtà potesse soltanto essere perfetta come quel dipinto, pensai. Ho partecipato a tanti seminari, ho sentito tante discussioni terminare pappagallescamente con la frase: «Dopo tutto siamo solo umani. Non potremo mai essere perfetti...».

Per un secondo desiderai che questo Drake potesse essere all'altezza della sua leggenda, dire una parola magica, dirmi...

«Possiamo essere perfetti, amico mio.»

Era alto circa un metro e ottanta, vestito di nero, con quel volto magro, spigoloso, e quell'aspetto che l'indipendenza dà agli uomini. Poteva avere quaranta, sessant'anni. Impossibile dirlo con precisione.

«Il Fuorilegge in persona...» dissi sorpreso «che legge nel pensiero, così come pilota gli aeroplani.»

«No, di certo. Ma credo che sarai stanco di scusarti per gli insuccessi. Gli insuccessi» disse «non ammettono scuse.»

Era come se fossi salito per tutta la mia vita tra le nubi, e in quel momento sbucassi alla sommità. Se solo costui avesse potuto sostenere quel che diceva.

E improvvisamente mi sentii stanchissimo, e scaricai tutto il peso della mia depressione su di lui. «Mi piacerebbe credere alla tua perfezione, Drake. Ma fino a quando non mi farai vedere la scuola di volo perfetta, il corpo istruttori perfetto, senza insuccessi e senza scuse, non crederò una parola di quel che dici.»

Era la mia ultima speranza, una prova per il capo di questi fuorilegge molto speciali. Se ora fosse rimasto muto, se si fosse scusato per quello che aveva detto, avrei venduto subito la mia scuola di volo, avrei preso il Super Cub e sarei tornato in Nicaragua a guadagnarmi da vivere.

La risposta di Drake fu un sorriso brevissimo. «Seguimi» disse.

Mi portò in una lunga sala, rivestita di brillanti pitture di soggetto aeronautico e di piedistalli che sostenevano parti staccate di famosi aeroplani storici. Poi ci infilammo in uno stretto corridoio e di colpo fummo all'aria fresca e alla luce del sole, in cima a un pendìo erboso molto ripido. L'erba scendeva per una cinquantina di metri, e dove ritornava a essere piana c'era un grande quadrato di qualcosa di soffice, come piume, con cento metri di lato e forse alto tre metri.

Un uomo anziano, vestito di nero, era in piedi vicino al mucchio di piume e gridava verso il pendìo. «Bene, signor Terrei. Quando sei pronto... Non c'è fretta. Fa' con calma.»

Il "signor" Terrei era un ragazzo, di circa quattordici anni, che stava alla nostra sinistra, sul bordo del pendìo. Sulle spalle aveva un paio di fragili ali bianche, dieci metri circa da un'estremità all'altra, che proiettavano un'ombra trasparente sull'erba. Fece un respiro, allungò le braccia e si aggrappò alla barra rivestita di nastro adesivo della trave principale dell'ala. Poi a un tratto corse avanti, inclinò le ali verso l'alto, e si sollevò oltre il bordo del pendìo. Volò forse per dodici secondi, muovendo il corpo come un ginnasta, con movimenti lenti delle gambe unite per equilibrare le bianche ali dolcemente giù attraverso l'aria.

In un attimo fu a più di tre metri sopra il pendìo, e si staccò dalle ali un secondo prima di toccare le piume. Fu una cosa lenta, aggraziata e libera, una specie di sogno fatto di tela bianca ed erba verde.

Le voci vennero su dal prato affievolite. «Sta' seduto qui per un po', Stan. Fa' con comodo. Ricorda cosa hai provato. Ricorda tutto, e quando sarai pronto porteremo su le ali e volerai di nuovo.»

«Sono già pronto, signore.»

«No. Ripassalo ancora. Sei in cima al pendìo. Afferri il longherone. Fa'

tre passi avanti...»

Drake si voltò e mi portò in un altro lungo corridoio, verso un'altra parte del suo dominio. «Hai chiesto di una scuola» disse. «Il giovane signor Teller sta cominciando a volare, ma ha passato un anno e mezzo a studiare il vento e il cielo, e la dinamica del volo senza motore. Ha costruito quaranta veleggiatori. Aperture da venti centimetri a quello che hai visto — nove metri e mezzo. Si è fatto la sua galleria del vento e ha usato la galleria grande del Livello Tre.»

«Con questo ritmo» dissi «gli ci vorrà una vita per imparare a volare.»

Drake mi guardò e sollevò le sopracciglia. «Sicuro» rispose.

Girammo a destra e a sinistra in un intrico di sale e corridoi. «Quasi tutti gli allievi passano circa dieci ore al giorno intorno agli aeroplani. Dedicano il resto del tempo ad altro lavoro, o ai loro studi. Terrei sta costruendo un motore di suo progetto, per esempio, e impara fonderia e macchine utensili giù nelle officine.»

«Andiamo» osservai. «Tutto questo è bello, ma non è...»

«Pratico?» disse Drake. «Stavi dicendo che non è pratico? Pensaci, prima di dirlo. Pensa che il modo più pratico per portare un pilota alla perfezione è di cominciare quando è tutto preso dall'idea del volo puro, prima che si convinca che un pilota è un operatore di sistemi, che pigia bottoni e tira leve che tengono in aria una strana macchina.»

«Ma... le ali da uccello...»

«Senza le ali da uccello, non ci può essere perfezione. Immagina un pilota che non solo ha studiato Otto Lilienthal, ma che è stato Otto Lilienthal, attaccato alle sue ali da uccello e che si butta dalla sua collina. Poi immagina lo stesso pilota che non solo ha studiato i Wright, ma che ha costruito e pilotato il proprio biplano a motore; un pilota colpito dalla stessa scintilla che ha acceso Orville e Wilbur a Kitty Hawk. Dopo un po', può diventare un gran bel pilota, non credi?»

«Così tu fai passare personalmente i tuoi allievi attraverso l'intera... storia...?»

«Esattamente» disse. «E il passo successivo dopo i Wright potrebbe essere...?» Attese che completassi la frase.

«Un... un... Jenny?»

Dal corridoio uscimmo di nuovo al sole, al bordo di un vasto campo piano, solcato dalle tracce di molti pattini di coda. Laggiù sobbalzava un JN-4, verniciato in verde oliva e mimetizzato come erano gli aeroplani

dentro la caverna. Il motore OX5 faceva girare una grande elica di legno con il rumore di una gigantesca macchina da cucire che infila il suo ago in un velluto spesso.

Un istruttore vestito di nero stava vicino all'abitacolo posteriore.

«Lo sentirai un po' più leggero, signor Blaine» disse oltre il rumore da macchina da cucire «e si staccherà un po' prima, senza il mio peso. Tre atterraggi e poi torna qui.»

Un momento dopo, il Jenny rullava faticosamente controvento, accelerando, alzando la coda appena sopra l'erba e tenendola lì, e alla fine tutta la fragile macchina si sollevava lentamente, lasciandomi vedere il cielo pulito sotto le sue ruote.

L'istruttore ci raggiunse e inclinò la testa in un gesto di saluto.

«Drake» disse.

«Sì» disse Drake.

«Il giovane Tom va bene?»

«Molto bene. Tom è un buon pilota... potrà anche fare l'istruttore, un giorno.»

Non riuscii più a trattenermi. «Il ragazzo non è un po' troppo giovane per quel vecchio aeroplano? Voglio dire... e se il motore piantasse proprio adesso?»

L'istruttore mi guardò meravigliato. «Scusi? Non capisco la sua domanda.»

«Se il motore si fermasse!» dissi «È un vecchio motore! Può piantare in volo, sa.»

«Certo che può piantare!» L'uomo guardò Drake come se non fosse certo che io fossi vero.

Il capo dei fuorilegge parlò con pazienza, spiegando. «Tom Blaine ha revisionato personalmente quell'OX5, ne ha perfino lavorato alcune parti. Potrebbe disegnare il motore a occhi chiusi. Sa dove è debole, conosce quali guasti ci si può aspettare. Ma soprattutto sa fare gli atterraggi forzati. Ha cominciato a imparare gli atterraggi forzati alla sua prima planata dalla collina di Lilienthal.

Fu come se una lampadina si fosse accesa. Cominciavo a capire. «E dopo questo» dissi lentamente «gli allievi passano ai circhi volanti e alle corse e al volo militare: avanti attraverso la storia del volo!»

«Esattamente. Nel corso del programma, pilotano libratori, veleggiatori fatti in casa, idrovolanti, velivoli agricoli, elicotteri, caccia, trasporti,

turboelica, reattori puri. Quando sono pronti, vanno in giro per il mondo. Fanno qualsiasi genere di volo esista. Poi, quando hanno finito di volare fuori, se vogliono possono ritornare qui come istruttori. Si prendono un allievo, e cominciano a insegnare quello che hanno imparato.»

«Un allievo!» mi venne da ridere. «Drake, si vede che non hai mai dovuto condurre una scuola sotto pressione, dove la posta è alta!» «Nella tua scuola» chiese in modo conciliante «qual'è la posta?» «La sopravvivenza! Se non continuo a ruotare gli allievi, sfornare piloti e prendere nuovi allievi, sono finito, ho chiuso bottega!»

«La nostra posta è un po' differente» disse. «Dipende da noi tener vivo il volo in un mondo di "guidatori" di aeroplano, che escono dalle vostre scuole, interessati solo a muoversi diritti e livellati da un aeroporto all'altro. Cerchiamo di conservare un po' di veri piloti in aria. Non ce ne sono rimasti molti che non abbiano sul cuore quel libro di scuse, quelle "Dodici Regole d'Oro".»

Forse non avevo sentito bene, o Drake stava davvero parlando male delle Regole d'Oro, frutto di tanta esperienza?

«Le vostre Regole d'Oro sono tutte "non" e "mai"» disse, indovinando il mio pensiero. «Il novanta per cento degli incidenti avvengono in queste condizioni, così dovete evitare le condizioni. L'ultimo passo logico che non hanno stampato è... "Il cento per cento degli incidenti sono causati dal volo: per la massima sicurezza, devi rimanere a terra". È stata la Regola d'Oro numero otto, a proposito, che ha ucciso il tuo allievo.»

Rimasi fulminato. «È stato un incidente inevitabile! La temperatura e il punto di rugiada hanno coinciso senza preavviso, la nebbia si è formata intorno a lui in cinque minuti. Non avrebbe potuto raggiungere nessun aeroporto!»

«E la regola otto gli impose di non atterrare mai fuori da un aeroporto. Durante i suoi ultimi cinque minuti di visibilità, ha volato su ottocentotrentasette posti per atterrare — campi lisci e prati livellati — ma non erano "aeroporti aperti al traffico, con pista sottoposta a regolare manutenzione", così lui non ci pensò nemmeno di atterrare. E così?»

Ci fu un lungo silenzio. «No» dissi «non lo fece.» Eravamo tornati nel suo ufficio prima che parlasse di nuovo.

«Qui abbiamo due cose che tu non hai nella tua scuola. Abbiamo la perfezione. Abbiamo il tempo.»

«E officine meccaniche. E ali d'uccello...»

«Tutti prodotti del tempo, amico mio. La storia vissuta, gli allievi appassionati, gli istruttori... sono tutti qui perché abbiamo deciso di metterci tutto il tempo necessario per dare a un pilota abilità e cognizioni invece di elencare delle regole.

«Voi parlate della vostra "crisi dell'istruzione di volo" là fuori, vi è venuta la mania di rinnovare tutti i brevetti da istruttore. Ma è tutta fatica sprecata se non date all'istruttore il tempo per il suo allievo. Si impara a volare a terra, ricordalo. Mettiamo solo in pratica quel che abbiamo imparato sulla carta quando saliamo su un aeroplano.»

«Ma i trucchi del mestiere, l'esperienza...»

«Certamente. Atterraggi forzati a elica ferma, decolli con il vento in coda, volo con comandi bloccati, stalli basilari, atterraggi notturni senza fari, atterraggi fuori campo, navigazione a bassa quota, volo in formazione, orgoglio, volo strumentale e volo a cruscotto ridotto, riattaccate a bassa quota, virate piatte, viti, abilità. Non si insegna niente di tutto questo. Non perché i vostri istruttori non sappiano volare, ma perché non hanno il tempo per insegnare. Pensate che sia più importante avere quel pezzo di carta, quel brevetto, piuttosto che conoscere il vostro aeroplano. Noi non siamo d'accordo.»

Gli opposi la mia ultima resistenza, più decisamente che potei.

«Drake, tu vivi in una caverna, non hai niente a che vedere con la realtà, lo posso pagare i miei istruttori solo per le ore che volano, e loro non possono permettersi di passare il tempo quando non volano a parlare con i loro allievi a terra. Se voglio sopravvivere, devo tenere gli aeroplani e gli istruttori in volo. Dobbiamo prendere gli allievi, fargli fare quaranta ore, dargli una copia delle "Dodici Regole d'Oro", prepararli per gli esami, e ricominciare con i successivi. Con un sistema come questo, per forza c'è un incidente ogni tanto!»

Mi ascoltavo parlare, e improvvisamente mi sentii pieno di ripugnanza. Non era un altro a dire queste cose, discutendo per difendere l'insuccesso, ma ero io, era la mia voce. La morte del mio allievo non era inevitabile; l'avevo ucciso io.

Drake non disse una parola. Era come se si fosse rifiutato di ascoltarmi. Prese un piccolo veleggiatore dalla sua scrivania e lo lanciò in aria. Fece un cerchio completo intorno alla stanza e atterrò con precisione al centro di una piccola X bianca dipinta sul pavimento.

«Dovresti essere pronto ad ammettere» disse alla fine «che se il tuo

sistema comporta incidenti, allora la soluzione non è di cercare scuse per gli incidenti. La soluzione» disse «è di cambiare il sistema.»

Rimasi una settimana nella caverna, e vidi che Drake non aveva trascurato una sola via che potesse portare alla perfezione in volo. Istruttori e studenti avevano relazioni molto formali a terra, in volo, nelle officine e nelle zone di studio speciale. Un rispetto incredibile per gli uomini e le donne che facevano gli istruttori, quasi una adorazione, era comune nel dominio di Drake. Lo stesso Drake chiamava i suoi istruttori «Signori», e il curriculum di volo di ognuno di loro era stampato e a disposizione degli allievi.

La domenica pomeriggio ci fu uno spettacolo aereo di quattro ore, con dimostrazioni in volo di formazione di aeroplani costruiti dagli allievi, e una dimostrazione di acrobazia a bassa quota da parte di uno dei più noti piloti da esibizione del Sud-ovest. L'influenza e le idee di Drake correvano più in profondità di quanto potessi sperare... Cominciai a chiedermi, riguardo ad altri eccellenti piloti che conoscevo, piloti agricoli, piloti di montagna, comandanti di linea che volavano con aeroplani leggeri nel tempo libero. Era possibile che avessero qualche relazione con Drake e la sua scuola?

Lo chiesi. Ma Drake fu enigmatico. «Quando credi in qualcosa vero come il cielo» disse «devi per forza avere qualche amico.»

Quell'uomo conduce una incredibile scuola di volo, e quando fu ora di andare, glielo dissi francamente. Ma un dubbio rimase. «Come puoi permettertelo, Drake? Tutto questo non viene mica dall'aria. Dove prendi il denaro?»

«Gli allievi pagano per il loro addestramento» rispose, come se questo spiegasse tutto.

Devo averlo guardato piuttosto stupito.

«Oh, non all'inizio. Nessun allievo ha mai dato un centesimo all'inizio. Vogliono solo volare, più di qualsiasi altra cosa al mondo. Ma ogni allievo paga quanto crede che valga l'addestramento ricevuto. La maggioranza dà il dieci per cento del suo guadagno alla scuola, finché vive. Qualcuno dà di più, qualcuno meno. La media è il dieci per cento.

«E il dieci per cento dà un migliaio di piloti privati, un migliaio di piloti militari, un migliaio di comandanti di linea... ci mantiene a benzina e olio.» Ancora una volta quel rapido sorriso gli attraversò il volto. «E questo li rassicura che arriveranno altri piloti con cognizioni sul volo

molto superiori a quelle che permettono di guidare un aeroplano.»

Puntando verso nord e est, seguendo il volo sulla carta, non riuscivo a togliermi le sue parole dalla mente. Insegnare di più sul volo che semplicemente guidare un aeroplano; prender tempo con gli allievi; offrir loro quella cosa preziosa che è l'abilità nel pilotare un aeroplano.

Posso cambiare la mia scuola, pensavo. Posso selezionare con cura i miei allievi, invece di prendere tutti quelli che passano dalla porta. Posso chieder loro di pagare per quello che vale l'addestramento. Posso pagare i miei istruttori quattro volte quello che li pago ora; fare dell'istruzione una professione invece di un mestiere strano. Qualche ausilio didattico, magari — un motore smontato, una cellula selezionata. L'esperienza degli istruttori scritta perché gli allievi la possano leggere. Orgoglio. Un po' di storia vissuta di persona, un po' di acrobazia, un po' di volo a vela. Abilità. Non un pezzo di carta, ma comprensione dei problemi.

Spensi il motore al distributore di benzina, ancora pensando. Seleziona l'allievo, e dagli tempo.

Il capo istruttore mi raggiunse prima che scendessi dall'aeroplano.

«Sei tornato finalmente! Ti abbiamo cercato per una settimana, da qui a Cheyenne! Pensavamo che fossi morto!»

«Morto? Assolutamente. Ho appena cominciato a vivere!» E iniziando una tradizione, aggiunsi: «Signore».

A sud per Toronto

In questo mondo si parla tanto di avventure perché ci sono tanti avventurieri che, seduti davanti al fuoco in comodi soggiorni, non hanno la più pallida idea di cosa sia un'avventura. Sdraiati comodamente su di una poltrona, non sentono il freddo, l'acqua, il vento o la tempesta; dicono soltanto: «Sarebbe bello scoprire il Polo Nord». Poi si rilassano... E un'ora dopo sognano di far girare eliche, spiegare carte geografiche, convincere altri avventurieri dicendo: «Perché non farlo?» e «Per Diana, bisogna farlo! Vieni con me!» Questi uomini sono in preda a una fantasia dove vita dura e sofferenze sono solo parole, per deboli di cuore, lette sul dizionario.

Attizza il fuoco, allora. Siediti in questa comoda e calda poltrona e lascia che ti racconti un'avventura.

CIRCO VOLANTE INVERNALE IN CANADA!

Che spettacolo, tutte quelle cittadine sotto la neve, nell'America del

Nord! In inverno quell'ammasso di cristalli bianchi aspetta solo che qualcuno piova dal cielo e porti loro colori e gioia in voli di dieci minuti per vedere quelle cittadine dall'alto. Tre dollari al giro! Che musica quel soffice candore di febbraio che canterà sotto i nostri sci! Non ci saranno i problemi che abbiamo qui per fare il circo d'estate. Niente interminabili ricerche di prati e di campi di fieno che siano abbastanza lisci, abbastanza lunghi e abbastanza vicini alla città... perché là ovunque c'è un posto adatto per atterrare! I laghi gelati sono più grandi di cento Aeroporti Kennedy. Ogni campo d'estate è accidentato, o coltivato con tenere messi. Quella invece sarà una pista perfettamente liscia per i nostri Cub. Proveremo la sensazione che ci sia ancora posto in questo mondo per quelli come noi; per quelli cioè che, sfidando l'inverno del Canada, faranno di tutto perché coloro che non si sono mai sollevati da terra possano godere del piacere del volo! Che ne dite? I canadesi, dopo tutto, sono uomini di frontiera. Lassù, con giacconi a scacchi rossi e cappelli di lana blu, l'ascia in una mano, la canoa nell'altra, se la ridono sempre del pericolo... e non esiteranno a comprare un biglietto! Voleremo lassù a febbraio, saremo a casa a marzo ancora con l'anima piena di natura selvaggia, la frontiera ancora viva in noi, come una volta!

Questo era quanto immaginavo per convincermi. Questo e anche le lettere di Glenn Norman e Robin Lawless, canadesi, boscaioli diventati piloti, che mi invitavano a passare da Toronto, qualche volta.

Toronto! Che musica! Un vero avamposto canadese in mezzo ai campi di neve, l'Utopia dei piloti girovaghi! Mi allontanai dal fuoco e tirai fuori la carta.

Toronto sembra un po' più grande di come uno si aspetta che sia: un avamposto del mondo selvaggio; ma poco più in là ci sono migliaia di avamposti molto più piccoli, per miglia tutt'intorno: Fenelon Falls, Barrie, Orillia, Owen Sound, Pentanguinishe. Una dozzina di città solo sulle rive del lago Simcoe, a trenta miglia da Toronto, e sono solo la soglia dei villaggi che si affollano a nord a est e a ovest. Immaginate di svegliarvi all'alba e, guardando fuori dal vostro caldo sacco a pelo sotto l'ala, di trovare un'insegna sul ghiaccio:

PENTANGUINISHE!

La mia risposta ai canadesi partì a giro di posta... sarebbero stati interessati a unirsi a noi come guide nel Circo Volante delle Meraviglie d'Inverno? Le eliche dell'avventura avevano cominciato a girare.

Lo stesso giorno inviai lettere a piloti americani che avevano aerei leggeri muniti di sci, dicendo che c'era posto in Canada per febbraio.

Russel Munson sottoscrisse con il suo Super Cub, non appena ricevuta la notizia. Immediatamente fissiamo una data di partenza; il 29 gennaio i nostri due aerei poseranno gli sci a Toronto, il 30 gennaio saremmo partiti per il nord, verso la grande avventura.

Bisognava preparare tutto in gennaio. Trovai un paio di sci usati per il Cub in un hangar a Long Island. Munson ne trovò un paio nuovi in una fabbrica in Alaska. Abbiamo ripassato cento volte il volo nel suo ufficio di New York. Cosa dovevamo portare con noi?

Vestiti caldi, naturalmente. Prima che fosse passata una settimana, giravamo per l'aeroporto imbacuccati negli eschimo, nei maglioni di lana e nei calzari da neve. Coperture per le ali e i motori, e ci trovammo avviluppati da metri di plastica e panno da cucire insieme. Scalda-mani per noi, scalda-motori per i Cub, tende gonfiabili, coperte spaziali, razioni da sopravvivenza, carte geografiche, parti di ricambio, attrezzi, lattine d'olio, campanelli da slitta per gli sci.

Il mio aeroplano era verniciato color latte, il che non poteva andare: chi avrebbe mai notato un Cub bianco parcheggiato in un campo di neve? Passai i successivi tre giorni ad applicare nastro adesivo a strisce parallele sul dorso delle ali e dei timoni, mentre Ed Kalish ci spruzzava sopra vernice rossa brillante, ricordando i giorni in cui faceva il meccanico a God's Cape, a nord della Baia di Hudson.

«Ci sono capitato un giorno» disse dietro una nube scarlatta di Dulux «e c'erano 70 gradi sotto zero!»

Il mio eskimo, l'indumento più caldo che avevo; era dato per 50 sotto zero.

«Dovevamo mettere in moto i motori con le lampade a petrolio accese nei tubi di scarico, facendo girare all'indietro le eliche per riscaldare i cilindri attraverso le valvole.»

Quel giorno uscii a comprare una lampada a propano. E pensai, se fosse stato necessario, di imbottire il mio eschimo con delle foglie.

Degli altri due piloti che avevo invitato, uno scrisse che secondo lui in Canada a febbraio faceva un po' troppo freddo... non sarebbe stato meglio andare a Nassau?

Quando gli risposi che il circo volante andava a nord, mi augurò buona fortuna. Mi ricordo di aver pensato che era una ben strana ragione:

cancellare un'avventura perché avrebbe fatto freddo. Mi aveva detto di ricordarmi che il Cub non aveva il riscaldamento della cabina, ma mi entrò in un orecchio e mi uscì dall'altro.

L'altro pilota, Ken Smith, ci avrebbe raggiunto a Toronto il 29 gennaio.

Così saremmo stati tre piloti, tre Cub, e un paio di guide.

Avremmo avuto bisogno di un altro aeroplano, canadese, per poter essere un vero circo internazionale, ma non avevo dubbi che ci sarebbero stati una dozzina di aerei immatricolati CF pronti a venire con noi, appena arrivati nel loro paese.

A metà gennaio i laghi stavano gelando in tutto il Canada. I negozi di sci del New England avevano già aperto e qualche grosso fiocco di neve era già caduto su Long Island.

La notte del 20 volli dormire tra quella neve. Fuori c'erano -29°, una temperatura senza dubbio meno fredda di quella che avremmo avuto in Canada. Ma era meglio che niente. In verità a -29° fa molto freddo. Lo scoprii verso le tre del mattino. Non che la tenda non fosse buona, o che la coperta spaziale non funzionasse; ma il freddo, dopo un po' di tempo, inverte la sua posizione, e attacca il dormiente dal suolo. Potevo pensare al caldo, è vero, e combatterlo; ma ci voleva un tale sforzo di concentrazione per evocare il Sahara e i falò che non mi sarebbe rimasto il tempo per dormire. Alle quattro rinunciai e trascinai tenda e tutto il resto in casa. Fu allora che cominciai a pensare che mentre era un divertimento per noi rincorrere questa avventura, non sarebbe stato uno scherzo con l'inverno. Andavamo diritti verso quella che l'Aeronautica definisce una "situazione di sopravvivenza"... Gli uomini morirebbero congelati in climi più caldi del febbraio canadese! Caricai subito una coperta in più.

Norman e Lawless andarono in volo a controllare il lago Simcoe. Il lago era completamente gelato, il giorno che andarono, e la temperatura era di trentacinque gradi sotto zero.

Il 27 gennaio Toronto ebbe la peggior bufera di neve del secolo. Le città erano sepolte sotto la neve, le operazioni di soccorso erano iniziate.

Queste notizie ci fecero piacere; più alta era la neve, più vicino alle città potevamo atterrare. Se sei in giro con un circo volante, puoi anche tornartene a casa se non puoi atterrare vicino alle città.

Il mattino del 29, prestissimo, Munson e io mettemmo in moto i motori in quel tenue lucore che precede l'alba... i gas di scarico erano blu in quel terribile silenzio. È intorno al sorgere del sole che gli avventurieri

raggiungono il momento in cui si rendono conto di essere come tutti li definiscono, dei pazzi.

«Rusé, ti rendi conto che tutto questo viaggio è follia? Ti rendi conto a cosa stiamo andando incontro? Guarda, mi dispiace di aver tirato fuori questa idea...» Avrei voluto dirglielo, ma non ne ho avuto il coraggio. Gli avventurieri sono vigliacchi di fronte a queste cose.

Neppure Munson disse niente, mentre il cielo si schiariva e i motori si scaldavano. Alla fine salimmo senza una parola sui nostri aeroplani, rullammo sul cemento deserto, e decollammo verso nord, attraverso Long Island Sound, attraverso il Connecticut. La temperatura dell'aria esterna a millecinquecento metri era di ventotto gradi sotto zero, anche se devo ammettere che nella cabina non riscaldata non sentivo più freddo di ventitré-venticinque gradi sotto zero. In primo luogo, non credevo che sarei riuscito a passare un mese a quella temperatura; in secondo luogo, continuavo a pensare all'estate, a quando le strade diventano così infuocate da non poter camminare senza scarpe e il burro diventa una pozzetta gialla se lo lasci fuori dal frigo.

Alla prima tappa, la nostra prima tappa, notai che il motore aveva spruzzato un po' d'olio dal tubo di sfiato. Aveva sempre perso un po' d'olio, ma questo era più del solito. Staccai il prolungamento e lasciai il tubetto all'interno del cofano motore.

Siccome il suo aeroplano aveva il giro direzionale, gli apparati VOR e ADF, Munson era il capo formazione fino a Toronto. La mia unica bussola magnetica era sensibile alle variazioni di direzione come un'incudine, perciò volavo tranquillamente come gregario e mi godevo il paesaggio, bianco e dolce. Ebbi però la strana sensazione, circa un'ora dopo il nostro secondo decollo, che non eravamo sulla rotta per il Canada. Quelle montagne sulla destra, non erano le Catskills? E il fiume Hudson non avrebbe dovuto essere sulla nostra destra? Strinsi la formazione e indicai la carta geografica, guardando in modo interrogativo il capo formazione. Lui mi guardò, e alzò le sopracciglia.

«Russ!» gridai. «Non stiamo andando verso sud? *Stiamo andando VERSO SUD!»* Non poteva sentire quello che gridavo, così alla fine mi sfilai un po' e lo seguii senza protestare, come deve fare un gregario, per vedere dove sarebbe arrivato. Sono dieci anni che vola, pensai, forse sono io che mi sbaglio. Stiamo solo seguendo un altro fiume. Lo vidi consultare la carta, e questo mi rassicurò. Non cambiò rotta. Dobbiamo avere prua

nord... sono io che mi sono perso, non sarebbe la prima volta.

Ma dopo un po' cominciò a fare più caldo. C'era meno neve, laggiù a terra.

Il Super Cub si rese conto, con un sobbalzo, che doveva esserci stato un terribile errore. Inclinò secco a destra, cambiò rotta di centosessanta gradi, poi scivolò giù per atterrare in un piccolo aeroporto lungo il fiume. Era proprio l'Hudson. Per la prima volta nella mia vita mi ero perduto e non era stata colpa mia!

«Non ne parleremo più» gli dissi delicatamente, dopo l'atterraggio «ma credimi, ci vorrà molto tempo...»

Mi dispiacque subito, perché era molto scosso.

«Non so cosa mi sia successo! Seguivo l'autostrada e avevo notato che la bussola era un po' fuori e che il VOR non era proprio al suo posto, ma ero sicuro che fosse quella l'autostrada! Me ne stavo seduto e non ci facevo caso. Vedevo la bussola, ma non ci facevo caso!»

Non fu difficile cambiare argomento. C'era olio su tutta la pancia del mio aeroplano, venuto fuori nell'ultima ora. Il carrello e la cappotta erano pieni, olio gelato dappertutto. Un segmento spezzato, forse, un pistone incrinato? Parlammo di tornare indietro per controllare, ma sembrava che volessimo rinunciare.

«Andiamo avanti» dissi. «Probabilmente si è formata una depressione all'uscita dello sfiato, e ne tira fuori più del necessario.»

Munson bloccò la rotta verso nord, lungo l'Hudson, girò a destra a Albany, puntò diritto verso Toronto. Un'ora dopo Albany la pressione dell'olio calò di una libbra per pollice quadro, poi di due. Non ho mai avuto un calo della pressione dell'olio in un motore di aeroplano senza che accadesse presto qualcosa di brutto... Feci un cenno "giù" al mio capo formazione e atterrammo sul più vicino aeroporto, dopo cinque minuti.

Se ne era andato un altro litro. La prospettiva di quaranta ore di volo sul territorio selvaggio del Canada con un motore che spruzza il suo sangue vitale in giro per il cielo non era il tipo di avventura che avevo scelto. Una cosa è essere pronti in caso di avaria al motore, quando si va in giro con un circo, ma è ben altro, e non molto intelligente, quando si è convinti che c'è. Procedere o rientrare, stavo per essere un rinunciatario; ma meglio essere un rinunciatario caldo che finire, gelato, abbracciato a qualche albero di Pentanguinishe. D'altro canto, l'ufficio meteo ci aveva avvertito che ai confini c'era una nuova bufera di neve.

Feci il pieno di olio e decollai verso sud, stupito di essere triste per aver evitato il congelamento. Una volta che si è iniziata un'avventura, non importa che pazzia sia, il solo modo di finirla bene è di portarla a termine.

Un'ora e mezzo dopo la pressione dell'olio era scesa di cinque libbre, poi di dieci, poi si fermò a zero a fondo scala, lasciandomi in planata lungo la pista dalla quale eravamo decollati prima dell'alba.

Il guasto al motore non era così semplice come un pistone incrinato o un segmento spezzato. Il guasto era che i cilindri erano tutti consumati oltre tolleranza, tanto da non poterli neanche più cromare. C'erano disponibili quattro cilindri revisionati, a ottantacinque dollari l'uno, più i segmenti a trentadue dollari e le guarnizioni...

Quando avevo accumulato il denaro per le parti di ricambio, in Canada era arrivata la primavera. La neve aveva lasciato il posto all'erba, i campi erano coltivati, i laghi si erano trasformati da ghiaccio in acqua azzurra.

Che dici, come avventura? L'inverno infuria in Canada e tu puoi sfidarlo e insultarlo rimanendo seduto per tutto il mese accanto al fuoco... alla faccia dell'avventura e degli avventurieri. E l'anno prossimo, per Diana, sarà per il Polo!

Gatto

Era un gatto, un gatto persiano grigio. Non aveva un nome e sedeva molto attento nell'erba alta all'inizio pista, studiando gli aerei da caccia che atterravano in Francia per la prima volta.

Il gatto non faceva una mossa mentre i caccia da dieci tonnellate gli fischiavano sulla testa, con il ruotino anteriore ancora in aria e i paracadute freno pronti a sprizzare dai loro piccoli alloggiamenti sotto il cono di coda. I suoi occhi gialli osservavano con calma, apprezzando la qualità delle toccate, le orecchie angolate ascoltavano il più lieve puf! dei paracadute freno che si aprivano, la testa che si girava tranquilla dopo un atterraggio per osservare l'avvicinamento finale e la toccata del successivo. Ogni tanto qualcuno toccava pesante, e gli occhi si chiudevano per un istante, come se le soffici zampine sentissero l'impatto tra l'aeroplano e il suolo.

Il gatto guardò gli atterraggi per tre ore al freddo di un pomeriggio di ottobre, finché i ventisette aeroplani non atterrarono e il cielo non fu vuoto e l'ultimo sibilo di un motore che si spegne non cessò nel parcheggio all'altro lato del campo. Allora il persiano si alzò svelto, e senza neanche

una stiracchiata felina al corpo elegante scomparve trottando nell'erba alta. Il 167° Gruppo Caccia Tattici era arrivato in Europa.

Quando un gruppo da caccia viene ricostituito dopo quindici anni di inesistenza, sorgono alcuni problemi. Con il minimo numero di piloti esperti in un gruppo di trenta, il problema del 167° era centrato sul grado di addestramento dei piloti. Ventiquattro dei suoi equipaggi erano usciti dalla scuola di addestramento al tiro entro l'anno precedente la ricostituzione.

«Possiamo farcela, Bob, e fare anche un buon lavoro» disse il maggiore Carl Langley al suo comandante di gruppo. «Non è la prima volta che faccio l'addetto alle operazioni, e ti posso dire che non ho mai visto un gruppo di piloti più entusiasti di imparare questo mestiere di quelli che abbiamo qui.»

Il maggiore Robert Rider appoggiò il pugno contro la parete di legno grezzo del suo futuro ufficio. «Questo te lo assicuro» rispose. «Ma tu e io avremo pane per i nostri denti. Siamo in Europa, e tu sai che tempo c'è in Europa d'inverno. A parte i comandanti di squadriglia, il giovane Henderson è quello che ha più ore di volo strumentale di tutto il gruppo, e ne ha solo undici. Undici ore! Carl, sei ansioso di portare una formazione di quattro velivoli con questi piloti, sui vecchi F-84, in mezzo a settemila metri di brutto tempo? O di fare un atterraggio GCA su una pista bagnata e con il vento al traverso?» Guardò fuori dai vetri sporchi della finestra. Nubi alte, buona visibilità, sotto, notò inconsapevolmente. «Farò andare questo gruppo, e lo farò andare bene; ma ti dico che non posso fare a meno di pensare che prima che il nuovo 167° sia un vero reparto operativo, un paio dei nostri ragazzi andrà a finire sui fianchi di qualche montagna. Non sono ansioso che succeda.»

A Carl Langley brillarono gli occhi per questa sfida. Come minimo era in procinto di fare un lavoro che chiunque altro avrebbe dichiarato impossibile. «Hanno la preparazione. Probabilmente conoscono il volo strumentale meglio di te e di me, freschi di studi come sono. Tutto quello di cui hanno bisogno è l'esperienza. Abbiamo un link trainer. Possiamo farlo funzionare dieci ore al giorno e imbottire i nostri piloti con le procedure di avvicinamento strumentale di tutte le basi francesi. Sono volontari al 167°, e vogliono lavorare per il Gruppo. Tocca a te e a me addestrarli.»

Il comandante di gruppo sorrise. «Quando parli così, potrei quasi

accusarti di essere un entusiasta anche tu.» Fece una pausa e poi abbassò la voce. «Ricordo il vecchio 167° in Inghilterra nel 1944. Avevamo i nuovi Thunderbolt, allora, e avevamo dipinto il nostro gattino persiano da combattimento sul fianco. Non avevamo paura di niente che la Luftwaffe potesse far volare. Entusiasta in pace vuol dire coraggioso in guerra, credo.» Ammiccò al capo ufficio operazioni. «Penso che avremo la nostra dose di emergenze in volo con questi vecchi aeroplani, o avremo bisogno di un bel po' di fortuna prima che questi ragazzi comincino a ridare un valore a questo gruppo» disse. «Ma metti giù i tuoi programmi di link e di volo cominciando da domani, e vedremo quanto sono bravi in realtà i nostri ragazzi.»

Un istante dopo il maggiore Robert Rider era solo nel suo ufficio sempre più buio, e pensava al vecchio 167°. Con tristezza pensava al tenente John Buckner, intrappolato dentro un Thunderbolt in fiamme, e che tuttavia attaccò una coppia di incauti Focke-Wulf e ne trascinò uno con sé a sbattere contro il suolo di Francia. Al tenente Jack Bennett, con sei vittorie e la gloria assicurata, che andò deliberatamente in collisione contro un ME-109 che si avvicinava per distruggere un B-17 danneggiato su Strasburgo. Al tenente Alan Spencer, che rientrò con un Thunderbolt talmente danneggiato dalla contraerea da dover essere liberato dai rottami da una squadra di soccorso con la fiamma ossidrica. Rider gli aveva parlato dopo l'incidente. «Era lo stesso 190 che ha abbattuto Jim Park» disse tra il candore del lettino d'ospedale. «Serpenti neri sui fianchi della fusoliera. Mi sono detto: "Oggi, Al, si tratta di te o di lui, ma uno di noi due non torna a casa". Ho avuto fortuna io.» Alan Spencer insistette per ritornare in combattimento non appena dimesso dall'ospedale, e non ritornò dalla prima missione che fece sulla Francia. Nessuno lo ha sentito chiamare, nessuno ha visto il suo aeroplano colpito. Semplicemente non è tornato. Malgrado il loro gattino da combattimento, i piloti del 167° non avevano nove vite. Neanche due.

Entusiasta in pace vuol dire coraggioso in guerra, pensò Rider, guardando in modo assente la ferita sul dorso della mano sinistra, la mano della manetta. Era larga e bianca, quel tipo di ferita lasciata in regalo solo da una pallottola calibro trenta di un Messerschmitt. Ma l'entusiasmo non basta. Se vogliamo passare l'inverno senza perdere un pilota, avremo bisogno di qualcosa di più dell'entusiasmo. Dovremo acquisire abilità e esperienza. Pensando a questo, uscì nella notte sotto un cielo coperto.

I giorni passavano in fretta per il sottotenente Jonathan Heinz. Tutte queste chiacchiere sul brutto tempo e sulla necessità di stare attenti all'inverno in Europa erano idiozie, solo idiozie. Novembre fu chiaro e pieno di sole. Dicembre stava per arrivare sul calendario e alla base avevano avuto solo quattro giorni con base delle nubi bassa, e i piloti rimasero a lavorare sulle ultime domande di volo strumentale inventate dal capo ufficio operazioni. Le domande di volo strumentale del maggiore Langley erano diventate uno standard di gruppo; un esame ogni tre giorni, venti domande, ammesso solo un errore. Chi non passava un esame stava altre tre ore in linea di volo sui manuali, fino a che non passava l'esame di riparazione, ammesso solo un errore.

Heinz premette l'interruttore di avviamento del suo vecchio Thunderstreak, sussultò al botto di un buon avviamento, e rullò verso la pista dietro l'aeroplano di Bob Henderson. Questo è il modo per imparare il volo strumentale, pensò. I primi tempi, tutti passavano le tre ore a maledire il giorno in cui erano entrati volontari nel 167° Gruppo Caccia Tattici. Gruppo Strumentale Tattico, lo chiamavano. Poi ci fecero l'abitudine, e sembrò che davvero sapessero sempre più risposte. Adesso era molto raro che dovessero stare altre tre ore.

Ci fu un colpetto nel rombo del motore quando Heinz retrasse gli schermi antighiaccio prima del decollo, ma tutti gli strumenti davano valori normali, e rumori strani e colpetti non erano inusuali nell'F-84. Abbastanza strano, però, fu che nel momento in cui di solito non vedeva altro che gli strumenti e l'aereo del capo formazione sussultare a tutta potenza con i freni bloccati, Jonathan Heinz localizzò un gatto persiano grigio tranquillamente seduto al bordo della pista qualche decina di metri davanti al suo aeroplano. Gatto completamente sordo, pensò. Il motore, collegato alla manetta nera tenuta dalla mano sinistra, urlava e tuonava lanciando fiamme blu dalle palette di acciaio inossidabile della turbina e scatenando quattromila chili di spinta dall'aeroplano.

Era pronto alla corsa, e fece il cenno con la testa a Henderson. Poi, senza motivo, premette il bottone del microfono sulla manetta. «C'è un gatto al bordo della pista» disse nel microfono contenuto nella maschera dell'ossigeno. Ci fu un breve silenzio.

«Roger per il gatto» disse serio Henderson, e Heinz si sentì idiota. Vide l'ufficiale in biga nella sua minitorre di controllo sul lato destro della pista prendere il binocolo. Perché ho detto una cretinata come questa, pensò

irritato. Non dirò più una parola in questo volo. Disciplina radio, Heinz, disciplina radio! Rilasciò i freni al cenno del bianco casco di Henderson, i due aeroplani accumularono una gran riserva di velocità e si levarono in aria.

Otto minuti dopo Heinz parlò di nuovo. «Sahara Leader, ho la luce del surriscaldamento posteriore accesa e un salto di giri del cinque per cento circa. Se riduco il motore, la luce resta accesa. Mi guardi se ho del fumo?» Hai la voce calma, pensò. Parli troppo, ma almeno sei calmo. Con sessanta ore sull'84 devi essere calmo. Adesso sta' tranquillo e cerca di non parlare come un ragazzino per radio. Tornerò indietro e sgancerò le taniche, farò un circuito di emergenza simulato, e atterrerò. Non dovrei avere incendio.

«Nessun segno di fumo, Sahara Due. Come va adesso?»

Voce calma, Heinz. «Oscillano ancora, Leader. Flussometro e temperatura di scarico vanno su e giù con loro. Sgancerò le taniche e andrò all'atterraggio.»

«OK, Due, io starò attento se fumi e parlerò per radio, se vuoi. Ma tieniti pronto a lanciarti se dovesse cominciare a bruciare.»

«Rog.» Sono pronto a lanciarmi, pensò Heinz. Devo solo sollevare il bracciolo del seggiolino eiettabile e tirare la leva. Ma credo di poter portare giù bene l'aeroplano. Sentì che Henderson dichiarava emergenza, e mentre scendeva lentamente lungo il circuito d'emergenza vide le sagome squadrate dei mezzi antincendio balzare dai garage e correre verso le piazzole d'allarme sui raccordi. Avvertiva l'oscillazione del motore sulla manetta. Sgancerò le taniche in finale prima di raggiungere i centocinquanta metri, tirerò su il muso e sgancerò. Passati i centocinquanta metri, dovrò metterlo giù, vada come vada. Tirò indietro la manetta per portare il motore al cinquantotto per cento dei giri, e il pesante aeroplano cominciò a scendere più in fretta nel circuito. Flap giù. Sono sicuro di entrare in campo... Carrello giù. Le ruote sono abbassate e bloccate. Attraversò i cento metri. Tud. Tudtud. Una forte oscillazione.

«Ti esce molto fumo dallo scarico, Sahara.»

C'era da aspettarselo! Questo arnese mi esploderà addosso, e sono troppo basso per lanciarmi. E adesso che faccio? Premette il bottone di sgancio delle taniche e l'aeroplano fece un piccolo salto in su quando duemila chili di carburante volarono via. Una violenta grattata dal motore, dietro di lui. Improvvisamente notò che la pressione dell'olio era a zero.

Motore bloccato, Heinz! I comandi non rispondono più con il motore

bloccato. E adesso, e adesso? La leva di comando diventò rigida e immobile sotto le sue mani.

L'ufficiale in biga non sapeva del motore bloccato. Non sapeva che Sahara Due avrebbe fatto un lento giro su se stesso a destra e avrebbe impattato il terreno a testa in giù, o che Jonathan Heinz era senza speranza e destinato a morire. «C'è un gatto di fianco alla pista» disse l'ufficiale con quello spirito rilassato di chi sa che il pericolo è passato.

E improvvisamente venne in mente a Heinz. Come un lampo. Pompa idraulica di emergenza, la pompa elettrica! L'aeroplano stava cominciando a ruotare, a trenta metri da terra. Con la mano sbatté l'interruttore della pompa su EMERG, e la cloche ritornò attiva, subito. Ali livellate, muso in su, muso in su, e un bell'atterraggio di fronte alla biga. Almeno sembrò bello. Manetta chiusa, fuori il paracadute freno, carburante chiuso, batteria esclusa, tettuccio aperto e pronti a saltar fuori di qui. I giganteschi mezzi di soccorso, con le luci rosse lampeggianti sulle cabine, gli rombavano di fianco quando rallentò fino a cinquanta all'ora nella corsia d'atterraggio. L'aeroplano era completamente silenzioso, e Heinz poteva sentire i motori dei camion, che facevano un rumore come di motori di grandi battelli entrobordo sulle marce alte. In un attimo era fermo, si era slegato ed era saltato giù mentre un mezzo antincendio gettava una schiuma densa e bianca su una larga zona di alluminio cotto dietro l'attacco alare.

L'aeroplano sembrava abbandonato, scontento di essere al centro di tanta attenzione. Ma era a terra e tutto intero. Jonathan Heinz era molto vivo, e non poco celebre. «È andata bene, asso» avrebbero detto i piloti, e gli avrebbero chiesto come ci si sente e cosa aveva pensato e cosa aveva fatto e quando, e ci sarebbe stata la solita inchiesta sull'incidente e non avrebbe potuto esserci altra conclusione che ben fatto, tenente Heinz. Nessuno avrebbe pensato che era stato a pochi secondi dalla morte per aver completamente dimenticato cosa fare, come un pilota novellino. Completamente dimenticato... e cosa l'aveva aiutato a ricordare? Cosa aveva spinto la sua mente a quell'interruttore dal cappuccetto rosso proprio all'ultimo momento per potersi salvare? Niente. Gli era solo venuto in mente.

Heinz ci pensò un po' su. Non gli era solo venuto in mente. La biga mi ha detto del gatto al bordo della pista, e io mi sono ricordato della pompa. Ecco una stranezza. Mi piacerebbe conoscere quel gatto.

Guardò fino in fondo alla lunga pista bianca. Non vide nessun gatto.

Nemmeno l'ufficiale in biga, con il suo binocolo, avrebbe potuto vedere gatti. Il gruppo lo avrebbe preso in giro senza pietà per il suo povero gatto, ma in quel momento, né al bordo della pista, né in tutta la base c'era l'ombra di un gatto persiano grigio.

Accadde un'altra volta, meno di una settimana dopo, a un altro sottotenente. Jack Willis era al termine della sua prima missione di finta caccia dopo l'abilitazione sull'F-84. Era stata una buona missione, ma adesso, in circuito di atterraggio, era preoccupato. Trentasette chilometri all'ora di vento al traverso, da dove erano saltati fuori? Ce n'erano diciotto sulla pista quando abbiamo decollato, e adesso sono trentasette. Livellò le ali nel tratto sottovento. «Volete ripetere il vento, torre» chiese.

«Rog.» Il messaggio della torre era proprio inutile. Il vento non poteva essere più al traverso di così.

«OK, Due, attento al vento al traverso» disse il maggiore Langley, quindi chiamò: «Eagle Leader vira in base, carrello giù, pressione su, freni provati».

«Autorizzato all'atterraggio» rispose la torre.

Willis allungò la mano sinistra e spinse la leva del carrello su DOWN. OK, OK, pensò, non sarà un problema. Terrò bassa l'ala destra durante la richiamata, toccherò con la ruota destra, e lo terrò dritto con un sacco di piede. Un sacco di piede.

Virò verso la pista e premette il bottone del microfono. Non sono mai uscito di pista, e non intendo farlo oggi. «Eagle Due vira in base...» L'indicatore del carrello principale destro, quella luce verde che avrebbe dovuto brillare, era spenta. La gamba sinistra era giù e bloccata, il ruotino anteriore era giù e bloccato. Ma la gamba destra era rimasta retratta. La luce rossa di avviso all'interno della leva del carrello in plastica trasparente era accesa e in cabina risuonava la sirena di avviso carrello non abbassato. Sentiva la sirena in cuffia, e tenne premuto il bottone del microfono. Gli operatori in torre, attraverso le loro radio, avrebbero sentito la sirena. Sollevò il pollice, poi lo premette di nuovo. «Eagle Due farà un passaggio basso; richiede un controllo visivo dalla biga.»

Una strana sensazione, avere qualcosa che non va nell'aeroplano. Il carrello di solito va bene. Livellò a trenta metri sulla pista e passò vicino alla piccola torre di vetro. L'ufficiale alla biga era fuori, in piedi tra l'erba alta dell'autunno. Willis lo vide per un secondo mentre passava. L'ufficiale non aveva il binocolo. Poi sparì, e il solitario F-S4 sfrecciò sulla fine pista,

sorvolando Eagle Leader, a terra al sicuro.

«La gamba destra è su e bloccata» disse la voce piatta dalla biga.

«Rog. Provo a riciclare il carrello.» A Willis piacque la sua voce. Salì lentamente a trecento metri, fece rientrare il carrello, e lo riabbassò. La luce principale destra rimase ostinatamente spenta, e la luce avviso nella leva di plastica era sempre rossa. Ancora quindici minuti di carburante. Willis riciclò quattro volte, e per quattro volte le indicazioni furono di carrello destro non abbassato. Tirò in fuori la leva di un centimetro e la spostò in giù in posizione di EMERG DOWN. Ci fu un debole click da destra, ma le condizioni rimasero le stesse. Era preoccupato. Non c'era tempo per far stendere un manto di schiuma sulla pista, nel caso fosse stato costretto ad atterrare con la gamba destra retratta. Atterrare in quelle condizioni su una pista in asfalto asciutta, con il vento al traverso, avrebbe significato innescare un disastroso testa coda appena l'ala senza ruota avesse toccato il suolo. La sola alternativa era il lancio. Devi prendere una decisione, pensò. E irrazionalmente: ancora un passaggio, magari adesso la gamba è giù.

«E ancora su» disse l'ufficiale alla biga prima ancora che Willis avesse sorvolato la piccola torre. L'erba ondeggiava verde, fresca, e improvvisamente avvistò un puntolino grigio al bordo della pista. Con un moto di sorpresa, capì che era un gatto. Il gatto portafortuna di Heinz, pensò, e senza motivo sorrise dentro la maschera dell'ossigeno. Si sentì meglio. E dal nulla gli venne un'idea.

«Torre, Eagle Due dichiara emergenza. Farò un altro passaggio; proverò a battere sulla ruota di sinistra per sbloccare la destra.»

«Ricevuto che dichiarate emergenza» rispose la torre. Alla torre importava soprattutto aderire alle proprie responsabilità, che erano di suonare il campanello per far scattare le squadre di soccorso sui loro mezzi rossi. Fatto il suo dovere, la torre divenne solo uno spettatore interessato, di ben poco aiuto.

Stranamente, Jack Willis si sentiva un'altra persona, enormemente fiducioso. Il rimbalzo sulla ruota sinistra con un forte vento da destra era un esercizio di coordinazione sui comandi riservato a piloti da mille ore, e Willis aveva poco più di quattrocento ore di volo, sessantotto di F-84.

Quelli che videro quell'avvicinamento dissero che era stato un lavoro da professionista. Con l'ala sinistra bassa, deciso con il piede destro, i comandi non molto efficaci a quella lenta velocità di atterraggio, il

sottotenente Jack Willis fece rimbalzare sei volte il suo aeroplano da dieci tonnellate sulla gamba del carrello sinistro. Al sesto rimbalzo, la ruota destra di colpo venne giù e si bloccò regolarmente. La terza luce verde si accese.

L'atterraggio con vento traverso che fece poi, a confronto, fu una cosa semplice, e l'aeroplano toccò liscio sulla ruota destra, poi sulla sinistra e per ultimo sul ruotino anteriore. Tutto piede sinistro nella corsa di atterraggio e un colpetto di freno sinistro quando l'aeroplano rallentò e cercò di orientarsi contro vento: l'emergenza era finita. Le squadre di soccorso con le loro voluminose tute bianche di amianto erano diventate inutili e fuori dal loro elemento nell'atmosfera di normalità che seguì. «Bel lavoro, Eagle Due» disse semplicemente la biga. E il gatto persiano grigio, che aveva osservato l'atterraggio con un interesse non da gatto, si potrebbe dire quasi professionale, era sparito. Il 167° Gruppo Caccia Tattici gradualmente prendeva il suo assetto di combattente.

Venne l'inverno. Nubi basse arrivarono dal mare per diventare compagne fisse delle cime delle colline che circondavano la base aerea. Piovve molto, e man mano che l'inverno progrediva, la pioggia si tramutò in pioggia gelata e poi in neve. La pista era ghiacciata e bisognava usare i paracadute freno e frenate molto caute per tenere in pista i pesanti aeroplani. L'erba alta di smeraldo divenne pallida e senza vita. Ma un gruppo da caccia non cancella le sue missioni d'inverno, c'è sempre da volare e da addestrarsi. Ci furono incidenti quando i nuovi piloti dovettero affrontare problemi inconsueti con gli aeroplani e le nubi basse, ma erano stati allenati bene al volo strumentale e poi il gatto persiano grigio era sempre seduto attento al bordo della pista ogni volta che atterrava un aeroplano in crisi. Il persiano divenne noto ai piloti semplicemente come "gatto".

Un gelido pomeriggio, appena dopo che Wally Jacobs aveva toccato terra felicemente con un'avaria all'impianto idraulico e conseguente avvicinamento senza flap e senza aerofreni attraverso nubi che arrivavano a centocinquanta metri da terra, il capitano Hendrick, di servizio in biga, riuscì a catturare il gatto. Stava seduto tranquillo, guardando lungo la pista, assorto a osservare l'aeroplano di Jacobs che l'aveva appena superato sibilando. Hendrick si avvicinò da dietro e sollevò dolcemente il gatto da terra. Appena toccato diventò una palla di fulmini. Con un saettante colpo di unghie sulla guancia di Hendrick il persiano sfrecciò a terra fuggendo,

per sparire subito in mezzo all'erba alta.

Cinque secondi dopo i freni dell'aeroplano di Jacobs non tennero più, facendolo sbandare fuori pista a centotrenta all'ora nel terreno mezzo gelato. La gamba del carrello anteriore si spezzò subito. L'aeroplano sparì dietro una cortina di spruzzi di fango, slittò facendo rientrare la gamba principale destra e squarciando il serbatoio ausiliare, e scivolò all'indietro per altri sessanta metri. Jacobs abbandonò subito il velivolo, dimenticando di chiudere la manetta. In un attimo, sotto gli occhi di Hendrick, l'aeroplano prese fuoco con fiamme altissime. Bruciava rapidamente, e con l'aeroplano andava distrutto un primato di sicurezza del volo ineguagliato da qualunque altro gruppo da caccia in Europa.

I risultati dell'inchiesta furono che era stata colpa del tenente Jacobs aver lasciato andare l'aeroplano fuori pista e non aver chiuso la manetta, lasciando che il motore rimasto in moto innescasse l'incendio. Se non si fosse dimenticato, come un pilota assolutamente inesperto, di portare la manetta su stop, l'aeroplano avrebbe potuto essere rimesso in condizioni di volare.

La decisione della commissione non piacque al 167° Gruppo Caccia Tattici, ma la causa della distruzione dell'aeroplano fu attribuita a errore del pilota. Hendrick parlò del gatto, e al Gruppo fu diramato un ordine, non scritto ma ufficiale: nessuno doveva più avvicinarsi al persiano. Da allora, raramente qualcuno nominò "gatto".

Ma ogni tanto, quando un giovane sottotenente portava giù tra il maltempo un aeroplano in crisi, chiedeva alla biga se c'era "gatto". E l'ufficiale in biga scrutava i bordi della pista cercando la sagomina del persiano grigio, prendeva il microfono e diceva: «C'è». E l'aeroplano atterrava.

L'inverno passò. I giovani piloti divennero più maturi, fecero esperienza. E man mano che le settimane passavano, il gatto si vedeva sempre più di rado al bordo della pista. Norm Thompson arrivò con un aeroplano con il parabrezza e il tettuccio completamente rivestiti di ghiaccio. Il gatto non era vicino alla pista, ma il GCA eseguito da Thompson fu da professionista, risultato di addestramento ed esperienza. Toccò terra alla cieca, fece saltare il tettuccio per veder fuori, e si arrestò senza inconvenienti. Jack Willis, che aveva ormai centotrenta ore di volo sull'F-84, tornò con l'aeroplano gravemente danneggiato da pallottole di rimbalzo che lo avevano colpito dopo un passaggio a fuoco in un nuovo poligono

tracciato su un terreno roccioso. Fece un bell'atterraggio, sebbene il gatto non si fosse fatto vedere.

L'ultima volta che apparve vicino alla pista fu in marzo. Toccò ancora a Jacobs. Avvertì che aveva la pressione dell'olio in diminuzione, e che cercava di rientrare in campo. Le nubi erano alte, mille metri, quando sbucò nel pulito guidato dal radar e dichiarò di avere la pista in vista.

Il maggiore Robert Rider si precipitò con la macchina di servizio verso la biga appena avuta la notizia dell'emergenza in corso. Ci siamo, pensò. Dovrò veder morire Jacobs. Stava chiudendo la porta di vetro dietro di sé quando il pilota chiese: «Per caso c'è "gatto" laggiù?».

Rider prese il binocolo e scrutò il bordo della pista. Il persiano stava seduto aspettando tranquillamente. «C'è» disse serio il comandante di gruppo all'ufficiale alla biga, e lui serio passò l'informazione a Jacobs.

«Pressione dell'olio zero» disse il pilota con naturalezza. Poi: «Il motore è grippato, la cloche si sta bloccando. Cercherò di farcela con la pompa idraulica di emergenza». Un istante dopo disse, di scatto: «No, non va. Mi lancio». Diresse il suo aeroplano verso la fitta foresta a ovest e si catapultò. Due minuti dopo era sdraiato nel fango gelato di un campo arato francese, mentre il paracadute si adagiava come una bianca farfalla stanca intorno a lui. Era già finito tutto.

La commissione d'inchiesta avrebbe poi scoperto che l'aeroplano quando aveva urtato il suolo aveva tutti e due gli impianti idraulici completamente bloccati. La pompa idraulica di emergenza era andata in avaria prima dell'impatto, e l'aeroplano aveva urtato con i comandi rigidi e inutilizzabili. Jacobs fu poi encomiato per la sua decisione di non tentare l'atterraggio con l'aeroplano in avaria.

Ma questo avvenne dopo. Quando il paracadute di Jacobs scese dietro una bassa collina, Rider puntò il cannocchiale verso il persiano grigio, che improvvisamente si alzò e si stirò con gran piacere, le unghie piantate nella terra gelata. Notò che il gatto non era perfetto. Sul fianco sinistro, dalle costole alla spalla, aveva una larga cicatrice bianca che il pelo color grigio non riusciva a coprire mentre si stirava. La testa si girò con mossa aggraziata mentre Rider guardava, e gli occhi di ambra fissarono diritti il comandante del 167° Gruppo Caccia Tattici.

Il gatto batté le palpebre una volta, lentamente, si potrebbe quasi dire divertito, e si incamminò per sparire per l'ultima volta nell'erba alta.

In torre alle 0400

Chiusi la porta dietro di me nel momento in cui l'orologio vicino alla lampada da segnalazione segnava le 0300. Era buio, naturalmente, in torre, ma era tutto un altro genere di buio rispetto a quel nero da cui ero appena uscito. Questo buio era una cosa che avrebbe potuto essere usata per qualunque scopo; per le carte o per il crimine, o per la guerra cui alludono e minacciano i titoli dei giornali.

Il buio in questo nido di vetro e acciaio era un buio speciale. Tutto quello che vi era immerso aveva un'aria intorno a sé di uso professionale: l'orologio, i ricevitori radio con il loro leggero brusìo allineati nelle rastrelliere lungo una bassa parete, il silenzioso incessante scorrere della fioca linea verde sullo schermo radar. Era un buio professionale quello che avvolgeva il mondo della gente che fa volare gli aeroplani. Non c'era malizia in questo buio, non era lì per tirar giù gli aeroplani o per render loro difficile il volo. Era solo un buio naturale, d'affari, che ci doveva essere. Il faro rotante, con il suo instancabile ronzìo pochi metri più in alto, non girava per vincere questo buio, ma per indicare un campo di atterraggio su una carta nera.

I due operatori di torre che facevano il turno di notte mi stavano aspettando, e mi tesero le mani da dietro le lucine rosse delle sigarette. «Cosa ci vieni a fare qui a quest'ora?» chiese uno a bassa voce. Tutti i discorsi in questo turno erano a bassa voce, come per evitare di svegliare la città che dormiva alle nostre spalle.

«Mi sono sempre chiesto come fosse» risposi.

L'altro uomo rise, anche lui piano. «Adesso lo sai» replicò. «Questo momento è un buon esempio di come è per tutto il turno.»

Le scariche statiche friggevano leggermente negli altoparlanti, la lampada da segnalazione pendeva senza oscillazioni dal soffitto, e la pallida linea del radar girava senza sosta infaticabile. L'aeroporto stava aspettando. In quel momento, in qualche posto su nel cielo stellato, un aereo di linea procedeva imperturbabile, con il suo lungo muso d'alluminio puntato verso l'aeroporto controllato da questa torre. Non era ancora una traccia nell'occhio acuto del radar, ma il primo ufficiale stava chiedendo le informazioni meteo sul nostro campo e frugando nella sua borsa di navigazione per tirar fuori le cartine di avvicinamento. I motori rombavano tranquilli nel buio circostante, e le lancette degli indicatori di quantità

carburante erano scesi, a conferma della lunghezza del volo.

Ma in torre l'aria era tranquilla e silenziosa. Le stelle blu rappresentate dalle luci delle vie di rullaggio stavano fisse nelle loro ordinate costellazioni sul campo, pronte a guidare un pilota che avesse voluto rullare a quest'ora.

Giù, al parcheggio degli aeroplani leggeri, si accese una lampada disegnando un piccolo occhio giallo sul cemento con il suo breve fascio di luce. Mentre guardavo, l'occhio saltò sulla snella fusoliera di un Bonanza, trovò la porta, e sparì in cabina. Riapparve dopo un momento, e per un secondo vidi la forma del pilota che teneva la lampada mentre scendeva dall'ala.

Gli operatori di torre continuavano la loro conversazione a voce bassa sui posti dove erano stati e le cose che avevano visto. Guardavo affascinato l'occhio della lampada. Dove stava andando quel pilota? Perché partiva così presto prima del sorgere del sole? E un pilota di passaggio che torna a casa o uno di qui che parte?

La macchiolina di luce gialla si fermò per un momento sulla cerniera dell'alettone, si schiacciò sul bordo d'entrata dell'ala destra, e scomparve dentro i vani del carrello. Riapparve improvvisamente sulla cappotta e aspettò pazientemente che i fermi fossero sbloccati e la cappotta sollevata. Saltò avidamente sul motore, per controllare i terminali delle candele e il livello dell'olio; vagò per un momento dove gli piacque intorno ai cilindri alettati e al castello motore. La cappotta tornò giù e i fermi furono richiusi. La luce brillò mentre percorreva la lunghezza dell'elica, poi scomparve per un minuto dietro l'altro lato dell'aeroplano. Riapparve sulla fusoliera e scivolò dentro la cabina.

La linea di volo ritornò buia come quando ero arrivato, ma ora nel suo buio c'era un uomo, che stava preparando il suo aeroplano per il volo. Con il cannocchiale riuscii a vedere il debole bagliore delle luci del cruscotto quando si accesero, e un istante dopo lampeggiarono il rosso e il verde delle luci di posizione, dando una dimensione alla macchina. E improvvisamente il silenzio fu rotto nel nido.

«Torre, Bonanza quattro sette tre cinque Bravo al parcheggio, rullaggio per il decollo.» La voce si arrestò improvvisamente, così come aveva iniziato.

Nel nostro cubo di vetro la voce tranquilla e professionale dell'operatore rispose, parlando nel microfono, come se fosse stata la millesima

comunicazione di quella mattina, non la prima.

Una luce bianca brillante saettò nel buio del parcheggio, e nel suo bianco si rivelarono i veri colori bianchi e gialli delle strisce dipinte a terra. La luce brillante si mosse con facilità tra le costellazioni blu del campo, dirigendosi alla fine della lunga fila di luci bianche della pista. Si fermò e si spense. Anche con il binocolo le luci del cruscotto erano troppo fioche per essere viste; la sola testimonianza della forma dell'aereo era una breve interruzione nella fila ordinata di luci blu della via di rullaggio.

Un minuto dopo la nostra atmosfera silenziosa fu rotta di nuovo dalla voce dell'altoparlante del VHF. «Torre, tre cinque Bravo; credete di potermi arrangiare un decollo?»

«Bravo ragazzo» disse il controllore, prendendo il microfono.

«Potremmo infilarti in sequenza, tre cinque Bravo. Autorizzato al decollo, vento calmo, nessun traffico riportato.»

«Rog, torre, tre cinque Bravo decolla.»

La macchia nera sulle luci si mosse in avanti mentre parlava, unico movimento in un campo immobile. Dopo quindici secondi le luci splendevano come prima, mentre una luce di posizione verde raggiungeva lo scuro orizzonte.

«Bella notte» osservò pensosamente il pilota nel VHF. Il campo ritornò silenzioso.

Queste furono le ultime parole che udimmo da tre cinque Bravo, e le sue luci svanirono nella notte. Non saprò mai qual è il suo campo, o dove andrà stanotte, o chi è. Ma con quell'ultimo messaggio, ancora impresso sul nastro del registratore della torre, il pilota di quel Bonanza fece pensare che forse i piloti sono veramente diversi dagli altri uomini.

Hanno in comune l'esperienza intrasferibile del volo da soli; se sono anche toccati dalla stessa bellezza del cielo, hanno troppo in comune per essere nemici. Hanno troppo in comune per essere anche meno che fratelli.

Il campo attese ancora, pazientemente, il prossimo aeroplano.

Che congrega sarebbe, una vera fraternità tra la gente che fa volare gli aeroplani!

«Questo sarà il volo Lufthansa in arrivo» osservò il controllore, indicando il cerchietto sullo schermo radar.

La Lufthansa era una ellisse sfumata, larga meno di un centimetro, che si muoveva lentamente verso il centro da un bordo dello schermo. Lasciava una scia verde luminosa che la faceva sembrare una piccola cometa diretta

sulla nostra torre al centro dello schermo.

Guardando fuori attraverso il vetro della torre nell'aria cristallina della notte, non si vedeva nessuna luce muoversi in cielo. La cometa si avvicinava al centro dello schermo, la lancetta dei minuti dell'orologio pieno di numeri girava, ma per ora le sole luci in cielo erano le stelle.

Poi a un tratto Lufthansa divenne una luce anticollisione rossa intermittente in distanza, e il primo ufficiale premette il bottone sul volantino. «Torre, Lufthansa Delta Charlie Charlie Hotel, quindici miglia a est per l'atterraggio.» Il primo ufficiale parlava fluido e preciso, e Lufthansa era pronunciato «Luftaanza».

Quel pensiero mi colpì ancora. Avrebbe potuto benissimo dire: «Deutsche Lufthansa fur Landung, funfzehn Meilen zum Osten» e sarebbe stato lo stesso, o magari un po' di più, un fratello della congrega come me, che stavo nella torre.

Cosa succederebbe se ogni pilota sapesse, pensai, che siamo tutti fratelli? Cosa succederebbe se lo sapesse Vladimir Telyanin mentre sale sul suo MIG-21, Douglas Kenton sul suo Meteor e Erhart Menzel sul suo Starfighter nerocrociato e Ro Kum Nu mentre si stringe le bretelle di sicurezza sul suo YAK-23?

Lufthansa scivolava tranquillo lungo il sentiero ILS, con le luci di atterraggio splendenti come due grandi occhi che cercavano la pista.

Cosa succederebbe se la congrega si rifiutasse di combattere tra fratelli?

Lufthansa rullò presso l'aerostazione, e in torre sentimmo i suoi quattro motori sfumare il loro sibilo nel silenzio.

Le radio continuarono a soffiare piano, il cielo fu di nuovo silenzioso, la linea verde del radar confermò che eravamo di nuovo soli nel buio. Quando le lancette dell'orologio vicino alla lampada di segnalazione toccarono le 0400, ringraziai e salutai i controllori e mi infilai sulla scaletta di ferro esterna. Avvertii di nuovo quella differenza di buio, un buio uguale a quello che c'è sulle pagine dei giornali, là dove finiva la scaletta.

Sopra di me, e sopra il campo degli aeroplani addormentati, meno un aereo da turismo americano, più un aereo di linea tedesco, girava il lungo raggio del faro. Fratelli. Le suole di cuoio risuonavano sui gradini di metallo. Di notte, al buio, ti vengono in mente strane cose.

Cosa succederebbe se tutti lo sapessero? pensai.

Il fiocco di neve e il dinosauro

Vi siete mai chiesti come si sentivano i dinosauri intrappolati in una pozza di fango nel Mesozoico? Ve lo dirò io. Si sentivano esattamente come vi sentireste voi se foste atterrati in un campo nel nord del Kansas e dopo aver riparato il motore tentaste di ridecollare su un manto di neve fresca. Disperati.

Devono aver tentato e ritentato, quei poveri stegosauri e brontosauri, a tutta forza, agitandosi come matti, scagliando fango in tutte le direzioni fino a quando il tramonto non li sorprendeva con l'oscurità e alla fine si sentivano talmente stanchi che per loro era una benedizione rinunciare a lottare e morire. È la stessa cosa nella neve per un aeroplano — in solo quindici centimetri di neve pittoresca e livellata.

Con il tramonto vicino e la prospettiva di una lunga marcia chissà dove, l'alternativa alla morte per il pilota è una notte gelata nel sacco a pelo con la minaccia di una nuova bufera in arrivo. Eppure, malgrado questo, per me la trappola di neve era una ingiustizia. Non avevo tempo per lei. Venti tentativi di decollo mi avevano fruttato solo la comprensione della potenza di un fiocco di neve moltiplicato per mille miliardi di volte. Quella roba bagnata pesante diventava una pasta spessa sotto le ruote, e schizzava in violente fontane contro i montanti e le ali del mio Luscombe preso a prestito. Tutto motore ci trascinava al massimo fino a settanta chilometri all'ora, e ne avevamo bisogno almeno di ottantacinque per decollare. Dinosauri dell'era atomica, eravamo prigionieri della natura.

Tra un tentativo e l'altro, mentre il motore si raffreddava, misuravo a piedi il campo, imprecando per l'ingiustizia di quel fatto, tracciando una sottile pista bianca, chiedendomi se avrei dovuto rimanere accampato in cabina fino a primavera.

Ogni nuovo tentativo di decollo schiacciava bene la neve sotto le ruote, ma nello stesso tempo creava dei solchi con dei bordi alti fino a trenta centimetri. Dimenarsi dentro e fuori da questi solchi era come tentare di decollare con un motore a razzo difettoso attaccato all'aeroplano. Nel solco acceleravamo come una palla, ma bastava una deviazione di pochi centimetri e bam! il muso si abbassava, venivo buttato in avanti, e perdevamo quindici chilometri all'ora in mezzo secondo. Era una specie di fissazione. Pezzo per pezzo, pensavo, dovrò pur tracciare una pista da cui finalmente decollare; altrimenti passare il resto dell'inverno qui. Ma era

una cosa disperata. Se fossi stato un dinosauro, mi sarei steso a terra per morire.

Se voli con aeroplani antichi, puoi aspettarti di avere un atterraggio forzato ogni tanto. Non è niente di speciale, fa parte del gioco, e nessun pilota di buon senso vola con un vecchio aereo fuori del raggio di planata da un posto dove è possibile atterrare. Nei miei pochi anni di volo, ho avuto diciassette atterraggi forzati, e nessuno che abbia considerato casuale e ingiusto, perché per ciascuno di loro ero più o meno preparato.

Ma questo era diverso. Il Luscombe che pilotavo adesso non era per nulla un aereo d'epoca, aveva caratteristiche superiori a quelle di aerei ultramoderni di potenza superiore, e disponeva di uno dei motori più affidabili del mondo. Questa volta volavo non per divertimento o per imparare, ma per un viaggio di affari dal Nebraska a Los Angeles e ritorno; ero quasi alla fine del volo e non era questo il momento per un atterraggio forzato. Era ancora più seccante perché il motore non si era fermato. Il problema era in una connessione da cinquanta centesimi sulle leve della manetta che si era rotta in due. Così quando la potenza del motore si ridusse da sola al minimo nell'ultimo tratto del mio viaggio — con un appuntamento fissato a Lincoln — mi capitò l'atterraggio forzato più ingiusto della mia vita.

Adesso, dopo aver riparato la connessione, non potevo risollevarmi da terra, e mancava un'ora al tramonto, quando i dinosauri muoiono.

Per la prima volta in vita mia capii i piloti dei moderni aeroplani che usano gli aerei come strumenti per gli affari e non vogliono saperne di cose come l'addestramento all'acrobazia e le esercitazioni di atterraggi forzati. Sono rare le probabilità che debbano fermarsi o che un piccolo collegamento meccanico si spacchi in due. È giusto che cose simili capitino a un pilota sportivo che sta attento a queste stranezze ed è contento di essere pronto ad affrontarle, ma non a me sul mio aeroplano d'affari quando ho gente che mi aspetta all'aerostazione e una cena organizzata alle sei in punto. Siccome un atterraggio forzato è veramente ingiusto per un uomo d'affari, comincio a credere che lui si faccia l'idea che non potrà mai succedere.

Decisi di fare un ultimo tentativo per uscire da quel piccolo campo nel Kansas prima del buio. Ormai ero in ritardo per la riunione, ma alla neve non importava. Né al freddo, né al campo, né al cielo. Alle pozze di fango non importava nulla dei dinosauri, del resto. Le pozze di fango sono pozze

di fango, e la neve è neve; è il dinosauro che deve tirarsi fuori.

Al ventunesimo tentativo di decollo, dunque, il Luscombe, spruzzando neve, rimanendo in un solco abbastanza a lungo, balzò fino a ottanta, si scrollò, ondeggiò, rimase a mezz'aria, ritoccò la neve, la spazzò via, e alla fine volò.

Pensai a tutto questo mentre viravo verso Lincoln, filando sopra le ombre della sera. Adesso avevo diciotto atterraggi forzati sul mio libretto di volo, e solo uno era ingiusto.

Niente male.

MMRRrrrschrelcom... e il festino a La Guardia

Non vi siete mai svegliati improvvisamente, trovandovi in piedi sul parapetto di un altissimo ponte, o sul cornicione di un grattacielo di cento piani, oscillanti e pencolanti sullo spazio vuoto, chiedendovi come mai siete lì, sul punto di saltare? E in risposta vi arriva una valanga di ragioni a spingervi giù — guerre qui e odio là e lupo che mangia lupo all'altro lato della strada e la sola cosa che conta è lo sporco denaro e i prati ridotti a scarico di rottami e i fiumi pieni di scorie e nessuno pensa il giusto invece che l'ingiusto e al bene invece che al male e alla dolcezza invece che alla collera, e che è possibile che sia stato fatto un errore e che voi siete nati davvero in un mondo sbagliato, che questa non è la terra che avevate chiesto e che il solo modo per cambiare sia saltare da un posto alto sperando che il suolo sotto sia il cancello per altre vite, migliori, che abbiano contenuto e gioia e la possibilità di produrre qualcosa che valga?

Bene, allora aspettate prima di saltare. Perché ho una storia da raccontarvi. Una storia che parla di una coppia matta come la gente sana a Collegno, e che potrebbe essere vostra amica. Che decise, invece di saltare, di prendere il mondo e dargli un paio di botte e per farlo girare direzione in cui voleva che girasse.

L'uomo è James Kramer, pilota. La donna è Eleanor Friede, che dirige una casa editrice. Ciò che fecero al mondo fu fondare una compagnia aerea.

La East Island Airways fu fondata perché Jim Kramer vide un bimotore Cessna T-50 Bamboo Bomber del 1941 andare in rovina in un parcheggio e volle recuperarlo, volle salvarlo.

La East Island Airways fu fondata perché Eleanor Friede voleva andare

da New York City alla sua casa sul mare a Long Island senza essere soffocata a morte da quattro ore di automobile a passo d'uomo.

La East Island Airways fu fondata perché la signora Friede conobbe il signor Kramer quando andava a imparare a volare, e non molto tempo dopo lui arrivò correndo a casa sua gridando che aveva trovato un Bomber che doveva essere salvato e che avrebbe messo la metà dei soldi e lei avrebbe messo l'altra metà, che loro avrebbero potuto fare qualcosa per rifarsi delle spese; ma adesso vieni a vedere, spegni il fornello e vieni subito a vedere questo aeroplano, Eleanor, e dimmi se non credi che sia la cosa migliore, magari ci possiamo anche guadagnare un sacco di soldi. Potrebbe esserci altra gente che odia il traffico, e potrebbero essere in tanti. Con il prezzo dei biglietti potremmo andare in pareggio e salvare il Bomber!

E fu così che Eleanor Friede vide l'aereo con i suoi due grossi vecchi motori tondi che aspettava là al sole e pensò che era bellissimo e le piacque tanto quanto era piaciuto a Jim, per la sua maestosità, il suo fascino, il suo stile. Aveva tutte queste cose e costava settemila dollari, quando altri Bomber erano venduti per quattro o cinque. Ma gli altri Bomber non avevano bisogno di essere salvati da proprietari che non li amavano e settemila dollari divisi sono solo tremilacinquecento dollari a testa. Detto fatto, la East Island Airways era nata.

C'erano già altre linee di aerotaxi che volavano tra l'aeroporto La Guardia di New York e East Hampton, Long Island. E allora?

Le altre compagnie hanno aeroplani moderni; hanno molti aeroplani moderni ognuna. Pensateci.

Il Bomber avrebbe dovuto essere ispezionato completamente e quasi di sicuro ricostruito, e questo sarebbe costato caro, avrebbe assorbito quasi tutti i loro risparmi. Interessante.

Sarebbero state necessarie carte, e le pratiche per costituire la compagnia, per ottenere la certificazione e la licenza, per definire e sottoscrivere l'assicurazione. D'accordo.

Le statistiche dimostrano, la logica dimostra, il buon senso dimostra senza il minimo dubbio che sarebbe stato difficile avere un centesimo di profitto e molto più facilmente un dollaro di perdita, forse molti dollari di perdita. Davvero.

Il signor Kramer fu il presidente e capo pilota.

La signora Friede fu il direttore generale e amministrativo.

Ora questo nostro mondo, il mondo che ogni tanto ci spinge verso posti da dove saltar giù, non apprezzò molto questo fatto. Neanche gli dispiacque troppo, però, e si comportò in quel modo freddo e distaccato che è solito al mondo, e cominciò a mettere la East Island Airways sotto pressione, con una certa curiosità, per vedere quando sarebbe fallita.

«Il costo del velivolo è stata la spesa minore» disse la signora Friede «assolutamente niente. Vi mostro i libri se volete vedere i libri. Li ho nascosti.»

Kramer lavorò cinque settimane sull'aeroplano con una ditta di manutenzione di Long Island, rifacendo il rivestimento della fusoliera, installando le radio, strappando via la vecchia tappezzeria e applicandone una nuova.

«Conoscete il detto "Mai buttare denaro buono per quello falso"?» disse. «Bene, noi ne abbiamo uno simile: *"Sempre* buttare denaro buono per quello falso". Avevamo previsto di spendere un po' di soldi per rimettere a posto il Bomber, ma quando abbiamo ricevuto la fattura, era di *novemila dollari!* Novemila trecento dollari. Era incredibile. Ogni tanto ci sedevamo dietro il tavolo ancora stupiti, chiedendoci... ci pensi...» La sua voce si affievolì, al pensiero, e il direttore generale intervenne.

«Tutti, tutti ci avevano avvertiti che non avevamo capitale sufficiente, e che un solo aeroplano era un disastro per una compagnia aerea, e che non poteva funzionare. Potevano dimostrarcelo, ma non ne avevamo bisogno, lo sapevamo già. Nessuno di noi due doveva guadagnarsi la vita con questo, ed era già qualcosa. E se dovevamo mettere da parte per pagare le fatture... eh... bene, in realtà mettevamo soldi da parte per pagare le fatture... ma le fatture aspettavano e noi non morivamo di fame, comunque.»

Quando alla fine il Bomber fu pronto per volare, con le lettere *EIA* sul timone, era costato ai soci sedicimilacinquecento dollari. Diviso, era solo ottomiladuecentocinquanta dollari a testa. Ma il denaro non era perduto, i risparmi non erano svaniti. La East Island Airways aveva un aeroplano.

Un servizio in Aereo Salotto per le Hamptons —
per non troppe persone.
Lei è invitata a essere un socio membro della
EAST ISLAND AIRWAYS
La East Island Airways è un bimotore Cessna bello, grande, rivestito

internamente in pelle. Non nuovo. E nemmeno molto lussuoso (vedi foto). Ma è certificato dall'FAA ed è una vera bellezza. Comodo. Offre uno spazio interno che vi fa pensare a una limousine Packard ben tenuta con i suoi lunghissimi tappeti. Si parte da La Guardia e a 220 chilometri all'ora si arriva a East Hampton in 45 minuti...

La quota di associazione era di cento dollari, e il biglietto era quindici dollari al viaggio, un volo di centosessanta chilometri.

Non funzionò. Nessuno si iscrisse. Il mondo applicò la sua pressione incuriosito, aspettando i primi rumori di rottura.

«Molti amici di Eleanor si aspettavano di viaggiare sull'aeroplano gratis, ne sono sicuro, lo credo che quando la gente vede la pubblicità e si comincia a volare, crede che la ditta sia piena di soldi e cosa volete che sia una persona in più o una in meno? All'inizio non ce ne curavamo, volevamo soltanto che si accorgessero della nostra esistenza.»

Questo non era rumore di rottura, e sembrò strano a un mondo competitivo di lupi che mangiano lupi. Non sono molte le linee aeree che portano i passeggeri per niente, solo per far sapere loro che esistono.

«Gli affari andarono lentamente fino al quattro di luglio, poi improvvisamente cominciammo a portare un sacco di gente. Abbiamo sempre fatto charter, la gente telefonava e noleggiava l'aeroplano. In questo modo funzionava veramente bene perché ci siamo fatti abbastanza amici all'inizio da essere impegnati tre o quattro giorni alla settimana. E c'erano i charter per il New England e il Maine e così via. Eravamo ben impegnati.»

Strano. Il mondo dagli occhi d'acciaio pratico e ragionatore aveva applicato la sua pressione, e la sola risposta sembrò stranamente il rumore del mondo che scricchiolava.

«La gente si aspettava da un momento all'altro che crollasse e non voleva che funzionasse. È vecchio e non può andare. Ma va e continua ad andare e loro non sanno più cosa pensare, dopo un po'. Non sanno. Si chiedono se forse le cose vecchie sono migliori delle cose nuove.

«Un aeroplano di legno è meno soggetto a fatica. Avranno problemi con i bimotori Beech, avranno problemi con i 310, che saranno tutti tra i rottami e ci saranno per i problemi delle costruzioni metalliche, quando tra vent'anni verrà detto: "Vi costerà un centomila dollari per revisionare questo aeroplano metallico" e ci sarà il Bomber lì di fianco, che sorridendo

sotto i baffi dirà: "Non ti piacerebbe avere i longheroni di legno?".

«Riuscimmo a guadagnare abbastanza. La gente diceva "Però, va forte, devi guadagnare un sacco di soldi" e io rispondevo "Certo, certo" perché non potevo raccontare che in verità non guadagnavamo un sacco di soldi. La gente non avrebbe capito.

«Era quel genere di cose in cui tu batti il sistema. Tutti in aviazione si sforzavano di dare ai passeggeri questi aeroplani veloci, aerei che avevano una capacità eccezionale, e tutto quello che i passeggeri ottenevano era di essere impacchettati e schiacciati con i bagagli in faccia e tutto il resto. Nessun altro avrebbe pensato di impiegare un aeroplano così vecchio, e nessuno pensava che sarebbe durato più di una settimana.

«Era conosciuto a La Guardia, dopo un po'. Sulle prime non riuscivano a riconoscere cosa fosse — succedeva sempre che chiedevano: "Ripetete il tipo di velivolo". Se stavamo facendo un avvicinamento strumentale venendo giù lungo il localizzatore a centosessanta chilometri all'ora dicevano: "Perché un Cessna bimotore va così piano? Potete volare più veloci di così!", Io rispondevo: "Beh, potrei, ma non potrei tirare fuori il carrello". Non potevano immaginare che questo era un vecchio vecchio Cessna bimotore, non... loro credevano che fosse un vecchio Cessna 310. "No, questo è un vecchio vecchio *vecchio* Cessna bimotore" e loro: "Oh! Oh! volete dire *quelli!".»*

«Ti ricordi, Jimmy» chiese il direttore generale «stavamo atterrando e la torre cominciò: "Cessna in finale, è un velivolo con le ali metalliche?". E tu hai detto: "Negativo. Ali di tela". Allora l'uomo: "Perbacco! Sono ben splendenti!".»

«Sì. Chiacchierando con un controllore, mi ha detto: "Ehi, avevo uno zio che ci ha volato durante la guerra" e ha aggiunto: "Pensa che..." e in quel momento un United si è inserito per sapere a che ora era prevista la sua autorizzazione e il controllore fu riportato alla realtà.»

Ma i soldi. Il martello più grosso che il mondo ha per distruggere le compagnie sono i soldi. Ti devi piegare, devi essere un po' furfante e un po' duro di cuore per competere con gli altri, molto furfante e molto duro per arrivare in cima al mucchio. La East Island Airways non fece né l'uno, né l'altro. In quella prima estate guadagnò 2148$ con i biglietti dei passeggeri. Pagò 6529$ di spese di esercizio. Con una perdita, dunque, di 4381$.

Questo è il segnale del disastro e della disperazione, se e solo se lo

scopo primario della compagnia è di guadagnare denaro. Ma il mondo esterno, tutto quell'insieme di fatti che riguardano gli affari, dovette digrignare i denti impotente. Perché la East Island Airways non funziona con le regole del mondo, funziona con le proprie regole.

«Ne ho parlato con Maury, il mio legale» osservò la signora Friede «e mi ha detto: "Non andrà — questo è un investimento da matti e spero che non lo consideri come un investimento per guadagnare". Ma aggiunse: "Guarda, tu non spendi soldi nei night club, è vero, ognuno ha bisogno dei suoi vizi, e se tu hai quello dell'aeroplano, va bene. Hai una posizione che ti consente di spendere un po' di soldi per il tuo divertimento, e se tu ti diverti così, fallo, con la mia benedizione. Ti invidio".» Sorrise con quel sorriso calmo, perfetto, che disarma il mondo. «Il guadagno non è mai stato lo scopo di quest'idea grazie a Dio; ma il divertimento sì, e per questo è stato un grande successo. Il Bomber mi piace davvero!»

Divertirti. Se il tuo scopo principale è divertirti, e guadagnare viene al secondo o terzo posto, per il mondo è un po' dura riuscire ad abbatterti.

Visto che la distruzione con il denaro non funzionava, il mondo si rivolse ai problemi operativi. Brutto tempo. Manutenzione. Ritardi del traffico.

«Ricordo quando una volta ero in ritardo» disse Kramer. «C'era un temporale su La Guardia e tutti gli altri avevano cancellato i voli taxi della sera. Io ero al Republic Field a Long Island, e Eleanor con i passeggeri era al La Guardia ad aspettarmi. Chiamavo La Guardia ogni ora, cercando di persuadere il controllore a dirmi che non avrei avuto un'ora di attesa all'atterraggio. Avevo mangiato solo una galletta secca al formaggio, mentre aspettavo al Republic, e alla fine riuscii a passare e atterrai al La Guardia e li trovai che facevano un *festino!* Un tale era andato fuori e aveva comprato un intero negozio di alimentari, lo aveva messo in uno scatolone e portato all'aeroporto. Entra e mi fa "Vuoi un po' di roast beef?" e mi offre un vassoio di roast beef. lo, che avevo nello stomaco solo quella galletta, dissi: "Partiamo subito. L'aeroplano parte subito". Presero i bagagli e salirono a bordo, ma il loro festino andò avanti. Dissi: "Silenzio, per favore" e diedi un'occhiataccia a Eleanor: tutti si calmarono.»

«Mi dava parecchie occhiatacce» disse la signora Friede «ma io sapevo quale era quella vera. Tollerava parecchio baccano e stupidaggini in quella cabina, fino a che non davano fastidio al pilotaggio. Ma se un passeggero era imprudente con la sigaretta, allora arrivava il messaggio... e dovevamo

metter giudizio.»

In qualche modo, il mondo curioso e insensibile l'ebbe vinta alla fine. Quando i premi delle assicurazioni per i taxi aerei raddoppiarono, da millecinquecento dollari per una estate a tremila dollari, questo fu troppo. Ma i soci non si danno per vinti.

«Non credo che impiegheremo il Bomber di nuovo questa estate per servizi di collegamento» disse Kramer «dovrei trovarmi un lavoro in qualche posto. Ma ogni tanto si farà un voletto al La Guardia a fare quel rumore scricchiolante che fa quando rulla, e che gli uomini della rampa conoscono molto bene. Mi dicono molte cose: se arrivo di notte per esempio dicono: "Che mi venga un colpo — guarda che fiammate escono dagli scarichi!". E quel rumore...MMRRrrrschrelcom... come se gracchiasse e loro: "Caspita, che bello!". Sembra che metta allegria in tutti, ovunque vada.

«Il futuro? Credo che alla Cessna non faccia male propagandare uno dei migliori aeroplani che abbia mai prodotto. Sarebbe bello per loro poter dire: "Ecco un Bamboo Bomber di trent'anni che ritorna da un volo intorno al mondo". Così mi piacerebbe portarlo intorno al mondo. Perché questo aeroplano si merita di andare intorno al mondo.»

E si ha l'impressione che Kramer in qualche modo farà quello che dice, anche se la compagnia probabilmente non guadagnerà un centesimo, anzi potrà anche perderci dei soldi, nel volo.

Ma questa è la storia della East Island Airways. Potete buttarvi da quel cornicione adesso, se volete. Ho solo creduto che voi dovevate sapere che queste due persone hanno scoperto che invece di saltare si può ridere, e si può decidere di vivere secondo i propri valori invece di quelli del mondo. Hanno creato una loro realtà, invece di soffrire in quella di altri. Per la East Island Airways, la dura terra non è stata creata per saltarci dentro, ma per volarci intorno.

E quel rumore gracchiante che udite nella notte è il Bamboo Bomber, vecchio di trent'anni, che rulla per un altro decollo verso nuove avventure, sputando fiamme blu dagli scarichi, sghignazzando, senza curarsi troppo se il mondo approva.

Un vangelo secondo Sam

Senza dubbio un vecchio guru deve averlo detto a un discepolo

diecimila anni fa. «Vedi, Sam, nessuno mai al mondo potrà possedere niente di più dei suoi pensieri. Né persone, né luoghi, né cose potremo avere in nostro possesso per lungo tempo. Possiamo percorrere un po' di strada con loro, certo, ma presto o tardi ognuno di noi raccoglierà la sua vera proprietà — quello che abbiamo imparato, il modo di pensare — e andrà separatamente lungo il proprio solitario cammino.»

«Ah, sì» deve aver detto Sam, scrivendo tutto su una corteccia di loto.

Come mai, allora, migliaia di anni dopo che questa verità era stata scritta, io mi sentivo triste mentre firmavo le carte per dar via un biplano che era divenuto parte della mia vita? Non c'era dubbio che doveva essere fatto. La mia nuova casa confina su tre lati con l'acqua e sul quarto con un'area densamente abitata. L'aeroporto, senza una "torre di controllo", grazie a Dio, ha però la pista in asfalto, che per un biplano che ci atterra è come un vetro ingrassato, una striscia di cemento in mezzo a una giungla di querce, senza un solo campo per atterrare in caso il motore dovesse piantare in decollo. Mi ero trasferito a millecinquecento chilometri dal posto dove stava il biplano, e più lo lasciavo in hangar peggio era; cadde in preda dei passeri in cerca di casa e dei topi affamati di corda. Non avevo scelta, se volevo bene a quel biplano e desideravo che vivesse nel cielo dovevo barattarlo con qualcuno che lo facesse volare bene e spesso. Perché il momento in cui firmavo le carte era un momento così triste?

Forse perché ricordavo i sei anni in cui avevamo volato insieme. Ricordavo l'alba in Louisiana quando tutto improvvisamente andò male, quando a un tratto dovette involarsi dopo una impossibile corsa di trenta metri per non essere fatto a pezzi da un argine di terra. Rimase in volo. Non si era mai staccato così in fretta prima, non l'ha più fatto dopo, ma avvenne in quella occasione — toccò l'argine e volò.

Ricordavo il giorno del fazzoletto raccolto da terra, durante il circo volante nel Wisconsin, quando lo feci battere diritto contro la terra credendo che fosse solo erba, sbattendo l'elica a duecento chilometri all'ora nel terreno, schiantando un'ala, strappando via una ruota. E non si ridusse in un mucchio di rottami; in quell'istante, rimbalzò sul terreno, si dispose contro vento e si adagiò nel più corto, più soffice atterraggio che avessimo mai fatto insieme. L'elica toccò terra venticinque volte, e invece di capottare sul dorso o di imbardare fino a ridursi in schegge, il biplano rimbalzò e planò in quell'atterraggio alla vaselina.

Ricordavo le centinaia di passeggeri che avevamo portato su dai pascoli,

gente che non aveva mai visto in vita sua una fattoria dall'alto fino a quando il biplano e io non arrivammo a dar loro quell'occasione per tre dollari al giro.

Ero triste al pensiero di separarmi da quell'aeroplano, anche se sapevo che non si può mai possedere niente, perché quel modo di volare era finito per me, perché un bel periodo della mia vita era terminato.

L'aeroplano che ho preso in cambio è un Cub Alimozze da 85 cavalli. Una personalità completamente diversa da quella del biplano, leggero come dieci metri di dacron teso su una struttura di abete; che non se ne accorge nemmeno dell'asfalto; che mi solleva in decollo a trecento metri sopra gli alberi in una lunghezza di pista. Esegue facilmente certe acrobazie che il biplano non ha mai potuto permettersi.

Eppure era tutto ragionamento, eppure sentivo una melanconia, una profonda tristezza perché il biplano e io ci eravamo lasciati e perché era stata colpa mia.

Accadde un giorno, dopo che ero stato ad allenarmi a fare tonneaux sul mare, che realizzai un semplice fatto che molti di quelli che devono vendere un aeroplano scoprono. Imparai che ogni aeroplano ha due distinte forme di vita, non una sola. La struttura obiettiva, l'acciaio e i longheroni, sono un aeroplano. Ma quella soggettiva, l'aeroplano con il quale abbiamo diviso le avventure, con il quale forgiamo questo intenso legame personale, è una macchina interamente diversa. Questa macchina, quando vola, è il nostro passato che vive, è così veramente nostra come il nostro pensiero. Non può essere venduta. L'uomo il cui nome è ora sul certificato di immatricolazione del biplano non possiede il biplano che possiedo io, quello che scivola silenzioso tra le ombre della sera su un campo di fieno a Cook, Nebraska, con il vento che canta tra i suoi tiranti, il motore un dolce mulinello, mentre plana sulla strada che confina con il fieno. Non possiede il suono della nebbia dello Iowa che si trasforma in goccioloni sull'ala superiore, per tambureggiare sulla tela dell'ala inferiore fino a svegliarmi, addormentato presso le ceneri del fuoco della sera prima. Il nuovo proprietario non ha comprato le grida di delizioso terrore delle giovani passeggere a Queen City, Missouri, a Ferris, Illinois, a Seneca, Kansas, che scoprivano come le virate strette in un vecchio biplano danno la stessa impressione di saltar giù dal tetto del portico.

Quel biplano sarà sempre mio. Lui si terrà sempre il suo Cub. Ho imparato questo dal cielo così come Sam lo ha imparato dal suo guru, e

non era più necessario essere tristi.

La donna di Pecatonica

Ricordi, quando eri bambino, com'era importante essere amato e ammirato? Come era bello, ogni tanto, diventare l'eroe della squadra, mentre le ragazze ti guardavano e gli altri ragazzi erano felici perché avevi guadagnato un punto. Strana cosa, il volo, che cambia tutto.

Ero a Pecatonica, Illinois, a fare il circo volante nell'estate del 1966. Era stata una buona giornata, avevamo fatto volare trenta passeggeri tra l'ora di pranzo e il tramonto e c'era ancora tempo per un volo prima che facesse troppo buio per decollare. La gente era ancora lì, dentro le macchine o a gruppi di amici, a guardare i nostri aeroplani.

Stavo vicino all'ala del mio biplano e li chiamai nella penombra. «Ancora un giro, gente, l'ultimo giro della giornata — il miglior giro della giornata, si va su subito! Nessun supplemento di prezzo, solo tre dollari! Posto per solo due passeggeri!»

Nessuno si mosse.

«Guardate quel tramonto, è tutto rosso lassù! Due volte più bello se lo vedete dal cielo! Salite in questa carlinga e potrete esserci in mezzo a quello splendore!»

Le colline e gli alberi erano già contorni scuri all'orizzonte, come le sagome tutto intorno a un planetario prima che le luci siano abbassate per mostrare le stelle.

Ma nessuno voleva volare. Ero allibito — avevo un meraviglioso dono, e tentavo di dividerlo con un mondo a cui non importava nulla.

Tentai ancora una volta di convincerli, poi rinunciai. Misi in moto il motore e decollai per vedere il tramonto per conto mio.

Fu una di quelle straordinarie volte in cui non sapevo quanto fossi stato nel vero. La foschìa arrivava fino a cinquecento metri, e, vista dall'aria cristallina sovrastante, sembrava un mare di oro liquido, con le cime delle colline che spuntavano come isole verdi vellutate da quel mare. Era uno spettacolo che non avevo mai visto così perfetto, e il biplano e io salimmo soli, ammirati, tuffandoci nei colori di quel momento particolare.

Sui millecinquecento metri smettemmo di salire, non potendo far passare quel momento così passivamente. Il muso si mosse verso l'alto, l'ala destra si abbassò, e completammo un rovesciamento senza motore che si sfumò

in un looping e si concluse con un tonneau a botte, l'elica argentea era solo un lento ventilatore davanti a noi mentre andavamo giù, la terra sotto di noi, la terra sopra le nostre teste. Era volare per la sola gioia di essere in aria, e per ringraziare il Dio del cielo di essere così benigno con noi due. Ci sentivamo modesti e orgogliosi allo stesso tempo, improvvisamente innamorati di nuovo di questa dolorosa dolceamara bellissima cosa chiamata volo.

Il vento terso ci fischiava intorno con quel leggero urlìo che ha all'inizio dei looping e dei tonneaux, poi diventò dolce e calmo, avvolgendoci delicatamente in cima al nostro grande fieseler quando ci trovammo quasi fermi a mezz'aria.

Il biplano e io, che avevamo avuto insieme così tante avventure — bufere e sole, momenti difficili e favorevoli, voli buoni e cattivi — ci tuffammo alla fine insieme in quel mare d'oro puro. Sprofondammo, con le ali livellate, fino sul fondo, per atterrare sull'erba scura.

Tolti i contatti, l'elica fece con dispiacere ancora un giro prima di fermarsi. Rimasi per un lungo minuto in carlinga, senza nemmeno sganciare il paracadute. C'era molto silenzio, anche se la folla era ancora lì. Forse le nostre ali avevano riflesso la luce del sole, e loro erano rimasti a guardare.

Poi in mezzo a quel silenzio sentii una donna dire a un'altra, con parole nitide nell'aria della sera:

«Ha un coraggio da leone, a volare con quel vecchio arnese!».

Fu come se mi avessero colpito con un tubo di ferro.

Certo, ero l'eroe. Ero amato e ammirato. Ero al centro dell'attenzione. Ma ero disgustato, improvvisamente, di tutto questo, e di lei, ed ero terribilmente triste. Donna. Ma non capisci? Non riesci nemmeno a tentare di capire?

Così accadde che a Pecatonica, Illinois, nell'estate del 1966, nella carlinga di un biplano subito dopo l'atterraggio, scoprii che non è l'essere amato e ammirato dalla gente che dà gioia alla vita. La gioia mi viene dall'essere capace di amare e ammirare quello che credo sia raro e buono e bello — nel mio cielo, nei miei amici, nel tocco e nell'anima del mio biplano vivo.

«... un coraggio da leone» aveva detto «a volare... con quel vecchio...arnese...»

C'è qualcosa che non va nei gabbiani

Ho sempre invidiato il gabbiano. Sembra così libero e disinibito nel suo volo. In confronto a lui io arranco e ingombro il cielo rumorosamente solo per stare in aria. Lui è l'artista, io il principiante.

Ultimamente, però, ho cominciato a dubitare del gabbiano. Anche se cabra e picchia e vira con una grazia che mi lascia estasiato, tutto quello che fa è: cabrare, picchiare e virare. Niente acrobazie! O manca di iniziativa o è un pauroso. Nessuna di queste condizioni porta a grandi cose in aria. Non vorrei essere duro con lui. Non gli chiederei tonneaux a otto tempi o quadrifogli, all'inizio, ma non mi sembrerebbe di pretendere troppo se gli chiedessi un semplice looping o un facile tonneau.

Molte volte, da osservatore incallito di gabbiani, sono stato certo che qualche giovane asso stesse per mostrarmi qualche cosa. Veniva giù strillando dritto verso l'acqua, accumulando velocità sufficiente per soddisfare qualunque pilota e tirava su... su... su... ed ero sicuro che avrebbe fatto il giro. Stavo lì mormorando "Tiralo!", ma accadeva sempre qualche cosa. Lo vedevi rilasciare i G e allargare la traiettoria. Virava e si perdeva nella folla dei suoi compagni come se avesse vergogna di quello che aveva fatto.

«Sembri così superbo» pensavo «ma mettiti in coda un passero e scommetto che non riesci a seminarlo.»

Altri uccelli hanno imparato un po' di volo di precisione e qualche acrobazia. Le oche talvolta fanno un volo in formazione passabile. Qualche oca, però, evidentemente ha paura delle collisioni. Molte formazioni sono state rovinate dal numero quattro o cinque che si distanziava troppo vagando per il cielo. Se a questo si aggiunge lo starnazzare delle altre che le dicono di serrare, si può dire che è proprio un volo scarso. Non c'è da stupirsi se i cacciatori le abbattono.

L'incredibile pellicano è quasi un candidato nel campo dell'acrobazia. Sa fare un bel rovesciamento, ma non si attiene alla regola prima della manovra: richiamare. Si direbbe che non tenti neppure di richiamare, e finisce in un geyser di schiuma bianca nell'acqua. Questo significa non stare al gioco.

Allora torniamo al gabbiano. Possiamo scusare pellicani e oche, pettirossi e scriccioli, ma un gabbiano è stato progettato perfettamente per l'acrobazia. Considerate le seguenti caratteristiche:

1. Ali robuste e longheroni ben proporzionati.
2. Configurazione leggermente instabile.
3. Elevato numero di Mach critico.
4. Bassa velocità di stallo.
5. Costruzione robusta.
6. Massima manovrabilità.

Ma tutti questi fattori sono inutili perché lui non è aggressivo in volo. Si accontenta di volare tutta la vita sfruttando quei princìpi che ha imparato durante le sue prime cinque ore di volo. Perciò, sebbene ammiri il gabbiano e il suo modo libero di volare, se dovessi rinunciare allo spirito aggressivo per scambiare le posizioni, io continuerei a scegliere la mia carlinga rumorosa.

Aiuto sono prigioniero di una fissazione

Qualcosa deve essere andata storta fin dall'inizio, quando imparavo a volare. Ricordo che mi fu davvero difficile credere che quegli apparecchietti si sollevassero veramente *da terra;* che ora sono solidamente al suolo come un tavolo da giardino o un'automobile o uno scaffale e un minuto dopo sono *in aria,* e tu puoi stare sotto di loro ai margini del campo e loro vengono proprio sopra di te e non c'è niente che li colleghi alla terra, proprio niente.

È stato difficile da digerire. Potevo girare intorno a un aeroplano, toccarlo, batterci la mano, scuoterlo un po' dall'estremità dell'ala, e lui stava solo lì: "Vedi, allievo? Non ho niente nelle maniche. Niente trucchi, niente fili nascosti. È vera magia, allievo. Sono proprio capace di volare".

Non potevo crederci. Forse non ci credo ancora oggi. Ma il fatto è che stava formandosi qualcosa di fantomatico, misterioso e mistico e soprannaturale, e forse fu così che mi trovai murato in questo angolo e ora sono in trappola e non posso uscirne.

La cosa è peggiorata, non c'è niente che riguarda il volo che io possa prendere per scontato, non c'è niente che sia comune e di tutti i giorni. Io non posso semplicemente andare all'aeroporto, salire sul mio aeroplano, mettere in moto il motore, decollare e volare in qualche posto e atterrare e basta. Mi piacerebbe molto fare così. Vorrei disperatamente fare così. Invidio i piloti che vedo salire casualmente sulle loro macchine e andare a volare per affari o con passeggeri o per voli di istruzione, o quelli che

volano per sport e non devono metterla giù così pesante. Ma io sono prigioniero di questa fissazione che mi fa vedere il volo così pieno di mistero da non lasciarmi fare la cosa più semplice in un aeroporto senza supporre che le stelle hanno deviato il loro corso solo perché io l'ho fatta.

Per esempio... Vado a volare, e prima ancora che esca dalla macchina, prima ancora che il campo sia in vista, guardo il cartello AEROPORTO ed entro in agitazione. AEROPORTO. Un *porto dell'aria,* come un porto è per il mare... E penso alle navicelle dell'aria che veleggiano attraverso il cielo verso questo porto tra tutti i porti dove potrebbero andare, scegliendo questo posto, ora, per ritornare a terra. Che atterrano su questa isola d'erba che le ha aspettate pronta e paziente, e poi rullano e sono legate ai loro ormeggi, come fanno le navicelle nei loro porti.

Io non sono ancora *là,* vedo solamente un cartello dell'aeroporto, e forse un Cessna 172 in lontananza, mentre scende silenzioso in finale, scomparendo dietro gli alberi al ciglio della strada, oltre la quale io so che c'è un ampio spazio piano per atterrare. Da dove viene quel Cessna e dove sta andando? Quali tempeste e avventure ha affrontato quel pilota con il suo aeroplano? Forse molte avventure, forse poche, ma sono stati in qualche posto in quel vasto tremendo cielo, che li ha cambiati, e adesso sono arrivati a questo porticciolo, questo porto dell'aria che vedo appena faccio l'ultima curva.

Io non posso dire «aeroporto» così, semplicemente, e andare avanti con il resto della frase. E sempre «aeroporto... aeroporto...» e continuo così finché faccio la curva sbagliata o esco di strada o spavento qualche innocente che sta uscendo dalla stazione di servizio. È un posto così eccitante, un aeroporto, che se solo mi fermo e ci penso, o solo dico la parola, è molto improbabile che potrò fare un volo normale di routine.

La macchina si ferma finalmente, dopo aver evitato, sognando a occhi aperti, le collisioni con le mille cose che mettono lungo le strade per andarci a sbattere, e la prima cosa che vedo è il mio piccolo aeroplano che mi aspetta. E non posso crederci... Questo è un AEROPLANO, ed è MIO! Incredibile. Tutti questi pezzi e parti di fattura speciale montati insieme a formare una scultura così bella, non possono essere miei! Un aeroplano è una cosa troppo bella per essere posseduta, come la luna o il sole. C'è tantissimo da dire! Ma guarda la curva di quell'ala, il raccordo della fusoliera con la deriva, lo scintillìo del vetro e il riflesso del sole sul metallo e la tela... ma questo è degno della galleria principale del Museo

d'Arte Moderna!

Che importa, se ho dovuto sputar sangue per trovare i soldi per comprarlo, o se l'ho ricostruito da un mucchio di stecchini in cantina, o se per lui ho rinunciato a ogni altro elemento di una vita normale. Che importa se non ho speso un soldo per liquori o sigarette o cinema o bowling o golf o barca o cene fuori o macchine nuove o borsa o risparmi. Che importa, se do valore a questo aeroplano mentre nessuno al mondo gli ha dato valore, fa lo stesso, è sempre incredibile che al mondo possa succedere una cosa così bella come un aeroplano che diventi mio.

Mi metto a pensare a questo, guardando gli strumenti e la radio, toccando il volantino, il rubinetto della benzina, gli interruttori delle luci di navigazione, l'imbottitura dei sedili, i numerini dell'indicatore di velocità e come si muovono le lancette dell'altimetro quando giro il nottolino di taratura, ascolto il vento che scorre dolcemente sull'erba e sulle curve dell'aeroplano, e mezz'ora se ne è andata via così. Me ne sto seduto là solo dentro l'aeroplano a terra senza muovermi molto o dire una parola, solo guardandolo e toccandolo e pensando a lui e a cosa può fare, che può volare, così mezz'ora è mezzo secondo, è passata prima di un tic dell'orologio di bordo.

Può volare. Ovunque. E io so cosa fare con le mani e con i piedi su tutti i bottoni e i comandi e i pedali, in che ordine, per dar vita all'aeroplano e staccarmi davvero da terra e puntare ovunque sul globo, davvero ovunque, e se voglio andare lì, vado lì. Ovunque. Proprio da dove sono seduto adesso. In questo aeroplano. New York. Los Angeles. Canada. Brasile. Francia, se installassi un serbatoio ausiliario. E poi Italia e Grecia e Bahrein e Calcutta e Australia e Nuova Zelanda. Ovunque. È così difficile crederci, eppure è vero senza ombra di dubbio per chiunque voli con gli aeroplani. Chiunque altro lo prende come un fatto provato migliaia di volte; io resto qui seduto in cabina e passa un'altra mezz'ora in un tic dell'orologio e non riesco a crederci. Lo capisco, è vero, ma non potrei dire onestamente che l'ho afferrato, che ci posso credere, così su due piedi, che un aeroplano può volare.

E questo è solo l'inizio, questo non è neanche sollevarsi da terra. La sola parola "aeroplano" significa tantissimo! Come si fa a non amare un aeroplano, o a non temerlo, o a non trovarlo bellissimo esteticamente? Non posso accettare che esista una persona vivente, un essere umano in qualunque posto, che possa guardare questa creatura fatta di curve e di ali

e allontanarsi indifferente.

Finalmente arriva il momento in cui mi sforzo di avviare il motore e di far girare l'elica, ma vi assicuro che ci vuole una concentrazione sovrumana per farlo. Perché quando prendo quella levetta, c'è scritto STARTER. Starter, avviatore. Quello che avvia, quello che inizia tutto il viaggio in cielo, attraverso tutti gli orizzonti del mondo. Starter. Lo tocco e tutta la mia vita cambia, si mettono in moto eventi che diversamente non sarebbero mai avvenuti. Sul pianeta risuoneranno suoni quando altrimenti ci sarebbe stato il silenzio; soffieranno venti quando altrimenti ci sarebbe stata la calma; movimento e agitazione quando altrimenti ci sarebbe stata immobile stabilità. Starter. È di tale importanza che io sia qui seduto, con la mano a mezz'aria per toccarlo, che devo deglutire e tremare e chiedermi se sono uomo abbastanza, se ho il divino permesso di Dio per mettere in movimento tutti questi eventi capaci di cambiare la galassia. La levetta è là che aspetta, e sopra c'è scritto proprio STARTER, in lettere nere sulla plastica avorio, consumate per essere state toccate tante volte con il passare degli anni.

Quando tocco quella levetta do vita a un cosmo completamente diverso: il motore. MOTORE. Adesso è acciaio freddo e morto, ma tra un momento, se voglio, sarà vita calda e cuscinetti lubrificati in rotazione e scintille lampeggianti nell'oscurità e pulsazioni lungo cavi neri come anguille e strumenti che si risvegliano e fumo e tuoni e brontolìi e l'immobile vortice di vento e bagliori che è l'elica. ELICA. L'elica spinge. In avanti. Verso dove? Verso spazi che non sono mai stati toccati dall'uomo, verso eventi che ci metteranno alla prova, al cui confronto potremo misurare il nostro valore di esseri umani trascinati dal destino...

Vedete in che trappola sono preso. Non posso fare la più semplice operazione all'aeroporto (oh, porto dell'aria, rifugio delle piccole arche che veleggiano per i cieli), non posso salire sull'aeroplano (meravigliosa macchina costruita con magici prin...) e avviare (mettere in mov...) il dannato mot... (cosm...) senza che tutto il mondo esploda in grandi striscioni dorati e trombe che suonano in paradiso e angeli che svolazzano intorno alle nubi cantando alleluia in cori di migliaia, angeli maschi con voci basse e angeli femmine con voci acute, e tutto così grandioso e magnifico da farmi venire le lacrime. Sono tutto sciolto dalla gioia e dalla gratitudine e dalle lodi allo Spirito dell'Universo e non ho ancora toccato lo starter!

È così per qualunque cosa riguardi l'aviazione, niente sfugge, niente che abbia qualcosa a che vedere con il volo. Se mi soffermo anche un solo istante su decollo, per esempio, sono di nuovo nei guai. DECOLLO. Staccarsi da quei ceppi e catene che hanno legato alla terra i padri dei padri dei nostri padri per secoli, che hanno tenuto sulla terra prima di loro i pelosi mammut e prima di loro gli stegosauri e prima di loro gli alberi e le rocce. È in tuo potere, adesso, di spezzare quei ceppi, di allinearti all'inizio di una pista e avanzare quella manetta e muoverti dapprima adagio e poi sempre più veloce e sollevare il muso e clancrattelclincsnap si spezzano le catene. Possiamo farlo. Possiamo decollare. Ogni volta che lo vogliamo, possiamo volare.

Oppure velocità. Un pensiero semplice basico come VELOCITÀ e già mi trovo nel vento e le braccia sono ali e sento quell'aria, quella velocità, quella velocità nell'aria che mi solleva, su oltre le nubi lontano da tutto ciò che è falso e verso ciò che è vero, il cielo pulito puro sincero onesto. Ed ecco di nuovo quelle trombe, e quei maledetti angeli, che cantano la velocità. Centocinquanta chilometri all'ora letti sullo strumento, ma perché non possono essere un fatto semplice, che finisce lì? Ma no, mai, senza scampo. Ci deve essere la gloria.

Adesso capite cosa succede. Hangar. Carburante. Pressione dell'olio. Pista. Ala. Portanza. Salita. Quota. Vento. Cielo. Nubi. Aerovia. Virata. Stallo. Planata. Persino Linea Aerea, e Assistenza al Volo, eccetera eccetera. Capite che sono preso come un topo in trappola.

Sarebbe stato tutto OK , e non ne avrei parlato per molto tempo, perché se il mio ruolo fosse stato quello del martire, l'avrei accettato umilmente e avrei portato sulle mie spalle il peso di questa rara malattia per il bene di tutti quelli che volano.

Ma adesso parlo perché ho visto altri piloti atterrare, ogni tanto, e fermare i motori e poi rimanere dentro gli aeroplani più a lungo di quanto è necessario per compilare il libretto di volo, come se fossero al corrente delle glorie. E l'altro giorno ho conosciuto un uomo che ha confessato chiaramente di andare all'aeroporto una mezz'ora prima, qualche volta, e di entrare nel suo Cherokee 180 e di restarsene seduto lì in cabina per un po', solo per il piacere di farlo prima di avviare il motore e cominciare il rullaggio.

Fui felice di aver conosciuto quel tale. Perché lascerò che sia lui il martire ora, e non io. Non dovrò più portare quel terribile peso, o sentire

quegli angeli.

Semplicemente andrò al mio aeroplano e ci salirò su e prenderò quello starter e prenderò... quello... starter... Hm. Lo starter è davvero una bella realtà, se ci si pensa un minuto. A cosa veramente dà il via, poi? Viene voglia di pensare...

Perché ti serve un aeroplano... e come averlo

Se piloti aeroplani probabilmente l'hai già avvertito a lunghi intervalli, quando una fortunata coincidenza ti ha condotto in un volo particolarmente memorabile, o a un rifugio quanto mai gradito durante una tempesta, o a conoscere un amico che non avresti altrimenti conosciuto e che sapeva qualcosa sul volo che tu avevi necessità di sapere. Se queste cose sono successe anche a te così spesso come a qualcun altro, potresti essere uno di quelli che crede che esista un principio del cielo, uno spirito del volo che attrae alcuni uomini, come la natura selvaggia ne attrae altri e il mare altri ancora.

Se ancora non voli, forse hai avvertito questo spirito quando improvvisamente ti accorgi che sei l'unico in strada che solleva il capo per guardare un aeroplano che passa, l'unico che rallenta o addirittura si ferma vicino a un aeroporto per guardare i piccoli uccelli metallici scendere a terra e risollevarsi nell'aria sottile. Se ti comporti così, è possibile che tu troverai nel volo molto da imparare su te stesso e sul cammino della tua vita su questo pianeta.

Se sei davvero una di queste persone, non è una coincidenza che ti ha portato a queste pagine o al volo. Il volo, per te, è un mezzo necessario ed essenziale della tua missione di diventare un essere umano.

Ecco una rapida descrizione della gente che vola, e se tu ti fermi a guardare gli aeroplani, è anche una rapida descrizione di te.

I piloti soffrono se devono affidarsi ciecamente ad altri per essere portati dove vogliono andare. Ferrovie, autobus, linee aeree possono chiudere, possono ritardare e sbarcare la gente in posti indesiderati. Le automobili vanno solo dove vanno le autostrade, e le autostrade sono costellate di cartelli. I piloti cercano di avere il controllo di ogni macchina che si muove, e di decidere la rotta che deve seguire.

1 piloti sentono una certa attrazione per la terra incontaminata dall'umanità, la vogliono vedere così a volo di uccello, per essere sicuri

che la natura esiste per conto suo, senza una recinzione per trattenerla.

I piloti tengono in considerazione il fatto che non si possono trovare scuse con il cielo, che in aria non sono le chiacchiere che contano, ma la preparazione e l'azione. C'è una persona dentro ognuno di loro che si mette al fianco e osserva come agiscono e come volano, capisce quando sono contenti e come si comportano. La persona che è dentro non può essere ingannata né le si può mentire, e il pilota è compiaciuto che il più delle volte l'osservatore interiore lo giudichi un essere umano passabilmente controllato.

I piloti hanno il senso delle avventure che verranno, piuttosto che il ricordo vago di avventure di tanto tempo fa come i soli momenti in cui hanno vissuto veramente.

Altri punti in comune sono dettagli: i piloti hanno orizzonti di fine settimana misurati non in decine di chilometri, ma in centinaia; qualche volta usano i loro aeroplani per affari; trovano nuove prospettive in aria dopo una settimana trascorsa sotto pressione a terra.

Una idea di base comune ai piloti è che l'atto del volare è una scelta, e che ognuno sente il bisogno di dimostrare il proprio controllo sullo spazio e sul tempo della propria vita. Se tu sei della stessa idea, il tuo lontano desiderio di avere un aeroplano un giorno non è un sogno vano, è una necessità della tua vita che tu ignori, direbbe un aviatore radicale, a spese della tua umanità.

C'è un altro essere dentro ognuno di noi, però, che non ci è amico, che ci vedrebbe volentieri distrutti. È la sua voce che dice: «Mettiti davanti al treno, salta giù dal ponte, così, per curiosità, salta...». Per chi è nato per volare, la stessa voce invece dice: «Lascia perdere il volo. Non puoi permetterti un aeroplano. Sii pratico, oltretutto. Tieni i piedi in terra. E poi, cosa ne sai tu di aeroplani?».

È una frase cauta, prudente, e vera — il novanta per cento delle persone che posseggono aerei da turismo oggi non possono permetterselo. Hanno bisogno del denaro per la casa e per la famiglia, per i risparmi, gli investimenti e l'assicurazione. Ma ognuno di loro un giorno ha deciso che avere un aeroplano era più importante di qualunque altra necessità di spesa. Volare, per loro, è una parte importante della casa e della famiglia, volare è di per se stesso risparmio, investimento e assicurazione.

Il momento più critico nell'acquisto di un aeroplano è l'istante in cui si decide di averne uno. Il momento cruciale è prendere quella decisione,

dare priorità alla ricerca di un aeroplano. Tutto il resto è inevitabile. Non si può frapporre né tempo, né soldi, né geografia, perché comprare un aeroplano è quasi interamente un'azione mentale, un processo straordinario da vivere o da osservare. Una volta presa la decisione, più hai in testa il tuo aeroplano, più incominci a vederlo apparire anche nella tua vita. Non sei tu che trovi il tuo aeroplano quanto il tuo aeroplano che trova te.

Dal momento che sei certo di averne bisogno, il processo si sviluppa in fretta e automaticamente. Che tipo di aeroplano? Nuovo o vecchio? Ad ala alta o bassa? Biposto o quadriposto? Complicato o semplice? Veloce o lento? Rispondi alle domande, ed ecco le prime vibrazioni del tuo velivolo tutto intorno a te. Il tuo aeroplano è passato dal desiderio ai libri e alle riviste con articoli sui diversi tipi di aeroplano, è passato ai ritagli di giornale e al famoso *Trade-A-Plane* pubblicato a Crossville, Tennessee, che elenca migliaia di velivoli in vendita e in scambio in tutto il paese.

Una volta fatta la scelta, sia che si tratti di un semplice Taylorcraft da ottocento dollari, o di un Beechcraft da trentamila dollari zeppo di radio e di strumenti, l'aeroplano spesso appare in miniatura prima di svilupparsi in grandezza naturale.

Un pilota decise di comprare un aeroplano in un momento in cui il suo conto in banca ammontava a meno di dieci dollari. Aveva deciso che un giorno sarebbe stato proprietario di un piccolo classico Piper Cub del 1946: rivestito in tela, ad ala alta, biposto, semplice aeroplano leggero biciclo. I prezzi andavano da ottocento a duemiladuecento dollari. Cullò l'aeroplano nei suoi pensieri, osservandolo spesso e con affetto.

Spese novantotto centesimi per un modello in listelli e carta dell'aeroplano (con le tasse venne dollari 1,01), che costruì in due sere e appese al soffitto con uno spago. Era entrato nella sua vita in miniatura, e si girava a destra e a sinistra al minimo soffio.

Leggeva *Trade-A-Plane,* passava weekend negli aeroporti, parlava di Cub con meccanici e piloti, guardava Cub e toccava Cub. Il modello girava in aria. Poi avvenne la cosa più strana.

Un suo amico aveva ricevuto cinquecento dollari per noleggiare un aeroplano per certi lavori della sua società, e ne parlò al pilota. Sapendo dai suoi giri settimanali che c'era un Cub in vendita per mille dollari, il pilota si fece prestare cinquecento dollari da un amico, li unì ai cinquecento del noleggio dell'altro, comprò il Cub, e lo affittò fino alla fine dei lavori della società. Finiti i lavori, finito di pagare il debito, adesso è

proprietario di un Piper del 1946 in grandezza naturale, volante. E anche di un piccolo Cub appeso sempre al soffitto.

Un altro scelse un Cessna 140 come oggetto dei suoi desideri. In un aeroporto vicino c'era un 140 particolarmente carino, ma lui non aveva i tremila dollari che costava e a parte questo il proprietario non aveva intenzione di vendere l'aereo. Ma quest'uomo desiderava tanto un 140, gli piaceva tanto la personalità di questa particolare macchina, che chiese al proprietario se poteva lucidare il Cessna, solo per stargli vicino. Il proprietario rise e gli comprò una scatola di cera.

Ora, lucidare un aeroplano metallico non è un lavoro semplice, però un Cessna 140 lucido e splendente è davvero una cosa bella. Era giusto che il proprietario offrisse al lucidatore un volo sull'aereo in compenso. Divennero conoscenti, poi amici, e oggi sono soci in quel Cessna tutto lucido.

Chiunque abbia un aeroplano da turismo oggi è passato a un certo momento attraverso la stessa trafila: Decisione, Studio, Ricerca, Scoperta, e alla fine gli è accaduto di diventare proprietario in tutto o in parte dell'aeroplano su cui adesso vola.

State molto attenti, state all'erta per le coincidenze, per quelli che sembrano eventi fortunati che capitano sulla vostra strada. Una coincidenza è il tocco di quello strano invisibile spirito del cielo che forse vi ha chiamati sommessamente per tutta la vostra vita.

Una donna pilota, stanca dei problemi di prenotare gli aerei a noleggio, decise di comprarsi un aeroplano. Era convinta che questo fosse abbastanza importante per spenderci i suoi risparmi, che il volo veniva prima nella sua vita del denaro ammucchiato in una banca. Guardò file di aeroplani, sulla carta e di persona, ma non riusciva a trovare il tipo che le piacesse, anche se lo aveva inquadrato in qualcosa di metallico e biposto. Ma nessuno andava bene, non si sentiva attratta da nessun aeroplano, nessun cartello in vendita l'aveva interessata.

Poi, un sabato, proprio mentre stava per andar via dall'aeroporto, un Luscombe Silvaire bianco scivolò silenzioso all'atterraggio e rullò vicino al ristorante. Quell'aeroplano le piacque. C'era qualcosa in lui che la soddisfaceva e, sebbene non ci fosse sopra nessun cartello, chiese al proprietario se per caso pensava di vendere il suo aeroplano.

«Veramente» le rispose «starei cercando un aeroplano più grande. Il Luscombe è un bell'apparecchio, ma porta solo due persone. Sì, potrei

anche venderlo...»

La donna provò in volo l'aeroplano bianco, le piacque ancor di più per come si comportava in cielo, e pensò che era quello che cercava. Ci fu una attenta trattativa, l'accordo di permettere al vecchio proprietario di usare il velivolo fino a quando non avesse trovato il suo quadriposto; ma il Luscombe ormai era suo.

Pensate. Se lei non fosse andata in quel particolare aeroporto a quella particolare ora di quel particolare giorno in modo da poter vedere, mentre stava andandosene, il Luscombe che atterrava su quella particolare pista, lo avrebbe perso. Se il vento fosse stato di direzione contraria, non lo avrebbe visto atterrare. Se quel giorno il proprietario avesse tardato di due minuti per prendere un caffè prima di volare su quell'aeroporto, non lo avrebbe visto.

Ma tutte queste cose accaddero. La catena di strane coincidenze che è il segno di quello spirito che ci chiama e ci guida dove possiamo apprendere meglio si sviluppò, e oggi quella donna pilota un Luscombe Silvaire tutto bianco che ama e di cui ha bisogno.

«Il mio lavoro durante la settimana mi toglie qualcosa» dice. «Il mio aeroplano me lo ridà nei weekend.»

Quando cerchi il tuo aeroplano ti diranno: «Oh, no. Non troverai quell'aeroplano. Non troverai neppure un aeroplano simile qui intorno». Queste parole significano che ci sei vicino. Ho sentito queste parole riguardo ai Fairchild 24 una settimana prima di trovare il mio Fairchild 24. Le ho sentite anni dopo quando mi informavo per scambiare il Fairchild con un biplano, poco prima di scambiare il Fairchild con un biplano. Ricorda: «... non potrai mai» significa: «... ci sei praticamente sopra».

Tutto il trucco nella ricerca è di fare del proprio meglio, guardandosi intorno, e lasciare che il misterioso vecchio spirito del cielo disponga gli eventi in modo che se tu non sei attento finisci con l'inciampare nelle ali dell'aeroplano che sei destinato ad avere. Se non hai ancora imparato a volare, e se desideri volare più di ogni altra cosa, imparerai. Non importa chi sei o che età hai o dove abiti, se lo desideri, volerai. Sembra extrasensoriale, ma funziona.

Funziona anche se deve prenderla alla lontana. Quasi tutti i nuovi piloti oggi, per esempio, imparano a volare sui moderni aeroplani a carrello triciclo che sono costruiti per essere manovrati con facilità al suolo e in aria. Di conseguenza, gli aeroplani più vecchi con il carrello biciclo sono

descritti come feroci demoni imprevedibili che richiedono superabilità in decollo e in atterraggio, se il pilota si distrae un momento mentre l'aeroplano sta atterrando, imbardano e si riducono in briciole. Tuttavia numerosi piloti istruiti alla moderna scuola spesso si trovano a comprare aeroplani con il carrello biciclo solo perché costano molto meno e volano molto meglio degli aeroplani con carrello triciclo. Il sentiero guidato li ha portati faccia a faccia con i demoni.

Lo spirito del cielo non è gentile a porre ostacoli sulla via dei suoi speciali esseri umani. Ma lo spirito si riferisce a qualcosa come le paure che devono essere vinte, e il nuovo pilota si trova, dal momento che ha bisogno di un aeroplano, e poiché deve avere un aeroplano per avanzare lungo la strada del sapere, in possesso di una macchina a carrello biciclo sulla quale ha sentito raccontare terribili storie.

Si accosta al suo aeroplano con lo stesso entusiasmo di un allievo della scuola di equitazione quando si avvicina a Vecchia Dinamite nel suo stallo. Ma come il cavaliere, senza fretta, comincia a conoscere gli umori di Dinamite, e scopre che si spaventa della propria ombra, che ci sono momenti in cui ci si può rilassare e momenti in cui bisogna stare molto attenti, nel montarlo, così il pilota scopre che un aeroplano con carrello biciclo, se pilotato come si deve, ha più carattere ed è più divertente da pilotare di tutti gli apparecchi triciclo.

Vedere la gioia negli occhi di un allievo quando scopre di saper manovrare il Terribile Codabassa vuol dire capire qualcosa di quello che lo spirito del volo ha nella sua mente.

Se tu senti quel richiamo verso il cielo, come lo sentono molte migliaia di persone, che volino o no, che rispondano o no, tu devi avere un aeroplano per diventare più sinceramente te stesso di quanto non lo sei mai stato. Se tu sai questo e fai del tuo meglio per imparare a volare e per avere quell'aeroplano, fiducioso che quello spirito matto dirige impossibili, strane e misteriose coincidenze per te come ha fatto per tutti quelli che adesso volano, quella vita in volo che ti spetta sarà tua.

Aviazione o volare? Scegli tu

Se osservi l'aviazione non puoi fare a meno di meravigliarti. Ci sono tante cose tutte insieme, e il tutto è così estraneo e complicato, ed è fatta di così tanti individualisti rumorosi, che disputano per lievi differenze di

opinione.

Perché, ti chiedi, una persona si tuffa deliberatamente in quel turbine, solo per diventare un pilota di aeroplano?

A questa domanda, il tumulto cessa di colpo. Nel silenzio, i piloti ti squadrano stupiti che tu non sappia una cosa così ovvia.

«Perché, volare fa risparmiare tempo, ecco perché» dice il pilota d'affari, alla fine.

«Perché è divertente, e tutto il resto non conta» dice il pilota sportivo.

«Frottole!» dice il pilota professionale. «Tutti sanno che questo è il modo migliore per guadagnarsi da vivere!»

Allora tutti gli altri ricominciano, parlando tutti insieme, e gridando per farsi sentire.

«Carico da trasportare!»

«Coltivazioni da irrorare!»

«Posti dove andare!»

«Gente da portare!»

«Affari da concludere!»

«Panorami da vedere!»

«Appuntamenti da rispettare!»

«Corse da vincere!»

«Cose da imparare!»

Sono di nuovo alle mani. Sbraitano su quale parte dell'oro del volo è più brillante delle altre. Non puoi far altro che stringerti nelle spalle, andartene tristemente, e dire: «Che potevo aspettarmi? Sono tutti matti!».

E sei più nel vero di quanto credi. Il regime di ragione pura cessa quando entra in scena un aeroplano. Non è un segreto, per esempio, che un gran numero di aeroplani d'affari sono acquistati perché a qualcuno della società piacciono gli aeroplani e ne vuole avere uno. Data la voglia di averlo, è poi facile giustificare l'acquisto da parte della società, perché un aeroplano è anche un utilissimo mezzo di lavoro che fa risparmiare tempo e guadagnare denaro. Ma prima viene la voglia, e dopo, più tardi, arrivano le ragioni.

D'altra parte, ci sono ancora dei dirigenti di società la cui paura degli aeroplani è altrettanto irrazionale quanto l'affetto degli altri, e a dispetto del tempo e del denaro, risparmiato o guadagnato, hanno fatto capire chiaramente che la loro società non avrà mai a che fare con macchine volanti.

Per la grande maggioranza della gente, un aeroplano ha una speciale attrattiva che il tempo non può cancellare, e questo è chiarito da una semplice prova. Quante cose ci sono al mondo oggi, caro lettore, che tu vorresti avere veramente, con lo stesso ardente desiderio che avevi per quella Harley-Davidson blu metallizzato appena compiuti i sedici anni?

Troppo spesso, diventando adulti, perdiamo la capacità di desiderare le cose. A molti piloti non importa assolutamente che tipo di automobile hanno, che forma esattamente ha la casa dove abitano, o che forma e che colore ha il mondo che li circonda. Avere o non avere l'una o l'altra cosa materiale non è di capitale importanza. Tuttavia si sentono frequentemente proprio questi uomini bramare apertamente un determinato aeroplano, e si vedono fare grossi sacrifici per averlo.

Parlando razionalmente, molti piloti non potrebbero permettersi l'aeroplano che hanno. Rinunciano alla seconda macchina, a una casa nuova, al golf, al bowling e al pranzo per tre anni solo per mantenere quel Cessna 140 o quel Piper Comanche usato che li aspetta nell'hangar. Desiderano questi aeroplani, e li desiderano quasi disperatamente. Più della Harley-Davidson.

Il mondo del volo è un mondo giovane, ed è guidato dall'emozione e da un forte attaccamento impulsivo per gli aeroplani e le idee che hanno per oggetto gli aeroplani. È un mondo che ha talmente tante cose da vedere e da fare, che non ha avuto tempo per una matura riflessione su se stesso, e per questo, come tutti i giovani, non è troppo sicuro del proprio significato o della ragione della propria esistenza.

C'è una enorme differenza, per esempio, tra "Aviazione" e "Volare", una differenza così ampia che si tratta virtualmente di due mondi separati, con preziosi dettagli in comune.

L'Aviazione, di gran lunga il più grande dei due, comprende gli aeroplani e gli aviatori che hanno interessi al di fuori di se stessi. Il grande vantaggio dell'aviazione è quello ovvio: gli aeroplani possono restringere una grandissima distanza in una piccola. Se New York è solo al di là della strada da Miami, si può attraversare quella strada tre o quattro volte la settimana, solo per cambiare vista e clima. Gli entusiasti dell'Aviazione pensano che non solo New York è al di là della strada, ma anche Montreal, Phoenix, New Orleans, Fairbanks e La Paz.

Pensano che, dopo un modesto periodo di addestramento sulla non troppo difficile meccanica dell'aeroplano e le non troppo complicate

nozioni sull'atmosfera, possono soddisfare costantemente il loro insaziabile appetito di nuove visioni, nuovi suoni, nuove cose che accadono e non sono mai accadute prima. L'Aviazione offre oggi Atlanta, domani San Thomas, il giorno dopo Sun Valley, e dopo ancora Disneyland. In Aviazione, un aeroplano è un mezzo di locomozione intelligente e rapido che ti permette di pranzare a Des Moines ed essere a Las Vegas per cena. L'intero pianeta non è altro che un grande festino di posti deliziosi per l'entusiasta dell'Aviazione, e ogni giorno per tutta la vita potrà assaporarne un nuovo delicato profumo.

Perciò per l'Aviatore, più veloce e comodo è il suo aeroplano, e più semplice da pilotare, più adatto è al suo scopo. Il cielo è lo stesso cielo dappertutto, ed è solo il mezzo in cui l'Aviatore si muove per raggiungere la sua meta. Il cielo non è nulla di più di una strada, e nessuno si cura della strada, se ci porta dove vogliamo.

Il Volatore, invece, è una creatura completamente diversa dall'Aviatore. All'uomo cui interessa il Volo non interessano i luoghi lontani oltre l'orizzonte, ma il cielo stesso; non il ridurre le distanze a un'ora di aeroplano, ma quell'incredibile macchina che è l'aeroplano stesso. Non si muove attraverso distanze, ma attraverso i gradi di soddisfazione che gli vengono dal muoversi nell'aria sotto completo e assoluto controllo; dal conoscere se stesso e dal conoscere il suo aeroplano così bene da potersi avvicinare, nel suo modo speciale e solitario, a quello che chiamiamo perfezione.

L'Aviazione, con le sue aerovie e le sue assistenze alla navigazione elettroniche e piloti automatici, è una scienza. Il Volo con i suoi biplani scoppiettanti e gli aerei da corsa, con le sue acrobazie e i suoi veleggiamenti, è un'arte. Il Volatore, il cui habitat è quasi sempre la carlinga di un aeroplano a carrello biciclo, si interessa di scivolate e di viti e di atterraggi forzati da bassa quota. Sa pilotare il suo aeroplano solo con la manetta e i portelli della cabina; sa cosa succede se stalla durante una derapata. Per lui ogni atterraggio è un atterraggio di precisione, e brontola se non tocca terra dolcemente sui tre punti, con il ruotino di coda che solleva una nuvoletta di polvere bianca nel punto esatto sull'erba.

Il Volare prevale qualora un uomo e la sua macchina sono messi alla prova per le massime prestazioni. L'aliante in termica, che cerca di stare in aria più a lungo di tutti gli altri alianti, sfruttando ogni particella di corrente ascensionale, è Volare. I grandi Mustang e Bearcat residuati di

guerra, che urlano a seicentocinquanta chilometri all'ora lungo il tracciato della corsa e sfiorano i piloni di tela dipinti a grandi quadri durante le virate, sono Volare. Quel piccolo biplano solitario là in alto in un pomeriggio d'estate, che si allena a fare tonneaux a botte e li ripete e ripete e ripete, è Volare. Volare, ripeto, non è superare la distanza tra qui e Nantucket, ma la distanza tra qui e la perfezione.

Anche se appartiene a una piccola minoranza, al Volatore è permesso percorrere sia il proprio mondo che il mondo dell'Aviazione. Ogni Volatore può salire nella cabina di qualunque aeroplano e pilotarlo in qualunque posto lo può un Aviatore. Può superare una distanza ogni volta che ne ha voglia.

Un Aviatore, invece, non è in grado di legarsi nell'abitacolo di un aliante o di un aereo da corsa o di un biplano acrobatico e pilotarlo bene, ammesso che sappia pilotarlo. Il solo modo per poterlo fare è di sottomettersi allo stesso lungo addestramento che ironicamente lo trasforma in un Volatore nel momento in cui ha acquisito l'abilità necessaria per volare con questi velivoli.

Diversamente dal processo relativamente semplice per imparare a navigare, il Volare nasconde dietro di sé un enorme mucchio di cose sconosciute a chi sta mettendo le ali, tanto che dove ci sono dei Volatori spesso si sente gridare: «Mio Dio, non potrò mai imparare tutto!». Ed è vero, naturalmente. Non sentirete mai il campione di acrobazia, o il pilota da corsa o il volovelista, che si addestrano ogni giorno per anni, dire anche a se stesso: «So tutto». Se non volano per tre giorni, avvertono la ruggine quando volano il quarto. Quando atterrano dopo la loro migliore prestazione, sanno che possono ancora migliorare.

Avvicina questi due mondi, non nella stessa persona, e scoppiano le scintille. Per l'Aviatore, conquistatore di distanze, il Volatore è il simbolo dell'irresponsabilità, un progenitore bisunto dei giorni del volo prima che nascesse l'Aviazione; l'ultima persona da esibire in pubblico se si vuole che l'Aviazione progredisca.

Per il Volatore abile, il mondo inesperto dell'Aviazione è già progredito fin troppo. I poveri Aviatori, dicono, non conoscono i loro aeroplani in nessuna manovra tranne il volo diritto, e non preoccupandosi di studiare le loro macchine o l'aspetto del cielo, entrano ogni giorno nelle statistiche degli stalli e conseguente vite. Sono quelli che si infilano nel brutto tempo, senza sapere che, senza le capacità di volare con gli strumenti, quelle nubi

per loro sono mortali come il gas asfissiante.

«Non c'è più cieco di chi non vuol vedere.» Così il Volatore apostrofa con malcelato disgusto quei piloti che non condividono il suo zelo di conoscere e controllare completamente ogni aeroplano che tocca.

L'Aviatore crede che la sicurezza del volo sia frutto di una corretta legislazione e una severa imposizione delle regole. Il Volatore crede che la massima sicurezza in aria venga dall'abilità di un pilota di controllare perfettamente il suo aeroplano; che ogni aeroplano, perfettamente controllato, non avrà mai un incidente, a meno che il pilota non voglia averne uno e vi porti l'aeroplano.

L'Aviatore fa del suo meglio per obbedire a tutte le regole che conosce. Il Volatore spesso è in volo quando le regole lo proibiscono, eppure altrettanto spesso si rifiuta di volare in altre condizioni che sono perfettamente legali.

L'Aviatore ha fiducia che i motori moderni sono molto ben progettati e che non smetteranno mai di girare. Il Volatore è convinto che ogni motore può piantare, e si tiene sempre a distanza di planata da qualche posto adatto per atterrarvi.

Su tutti e due c'è lo stesso cielo, tutti e due gli uomini e tutte e due le macchine stanno su in virtù degli stessi princìpi, eppure i due concetti sono così differenti da non poterne misurare la distanza.

Così il novizio, fin dalle sue prime ore di volo, si trova di fronte a una scelta da fare, anche se può essere inconsapevole che sta facendo una scelta. Ognuno dei due mondi ha le sue speciali gioie e i suoi speciali pericoli. E ognuno ha formato il suo speciale genere di amicizie, che sono una parte importante di ogni vita su questa terra.

«Bene, anche stavolta abbiamo sconfitto la gravità.» Questo modo di dire dopo il volo riflette il legame che c'è tra i piloti, ognuno nel suo mondo. In volo, il pilota si confronta con tutto quello che il cielo ha da offrirgli. Il cielo e l'aeroplano rappresentano una prova, e il pilota, Aviatore o Volatore, ha deciso di accettare questa prova. L'Aviatore dalle lunghe distanze ha amici con idee e concetti simili in tutto il paese; la sua cerchia di amici ha un raggio di duemila chilometri. La sua controparte, il Volatore, ha la propria fiera schiera di amici, legato com'è in una minoranza, che deve difendersi convinta della giustezza dei suoi princìpi.

Perché volare? Chiedilo all'Aviatore e ti parlerà di terre lontane portate proprio dove tu puoi vederle e toccarle e udirle e annusarle e gustarle. Ti

parlerà dei mari blu cristallo che ti aspettano a Nassau, delle brillanti case da gioco e del dolce lento fiume a Reno, del tappeto di luci a perdita d'occhio che è Los Angeles dopo il tramonto, dei marlin che saltano fuori dall'acqua ad Acapulco, dei villaggi carichi di storia del New England, dei tramonti infuocati del deserto quando voli attraverso il Passo Cuadalupe verso El Paso, del Grand Canyon e il Meteor Crater e Niagara e Grand Coulee visti dall'aria. Ti spingerà sul suo aeroplano, e un istante dopo coprirai trecento chilometri in un'ora verso qualche posticino con una magnifica vista e dove lo chef è un suo caro amico. Tornati all'aeroporto dopo un volo notturno verso casa, guardando il suo aeroplano dirà: «l'Aviazione è una gran cosa. Più che grande. Non c'è niente di meglio».

Perché volare? Chiedilo al Volatore e lui verrà a bussare alla tua porta alle sei del mattino per trascinarti al campo e legarti dentro la carlinga de! suo aeroplano. Ti coprirà del fumo azzurrognolo del motore o del silenzio ovattato del volo a vela; prenderà il mondo tra le mani e lo rigirerà in tutte le direzioni davanti ai tuoi occhi. Toccherà una macchina di legno e tela e la farà vivere per te; invece di vedere la velocità da un finestrino, la gusterai in bocca e la sentirai rombare vicino agli occhialoni e la vedrai frustare la sciarpa nel vento. Invece di leggere la quota sul quadrante di un altimetro, la vedrai come uno spazio alto, largo e pieno d'aria che comincia dal cielo e precipita giù diritto fino all'erba. Atterrerai su prati nascosti dove non c'è mai stato un uomo o una macchina, e veleggerai salendo lungo un pendìo di montagna da dove la neve è spazzata dal vento in lunghi veli candidi.

Ti riposerai dopo cena in una comoda poltrona, in una stanza con le pareti coperte di fotografie di aeroplani, e sentirai i tuoni e i colpi delle idee e la perfezione ondeggiare come un mare in tempesta sulle espressioni di perizia che ti circondano. Il mare si calma solo all'alba, e il Volatore ti riporta a casa al mattino pronto solo per buttarti sul letto e sognare profili alari e volo di precisione, rivelatori di termiche e corse in effetto suolo. Grandi soli ruotano nel tuo sonno, e terre a scacchi colorati scorrono sotto di te.

Quando ti svegli puoi essere pronto per prendere una decisione in un senso o nell'altro, per l'Aviazione o per il Volare.

Sono rari gli uomini che sono stati esposti al calore intenso dell'entusiasmo di un pilota senza esserne in qualche modo influenzati. La sola ragione per cui questo può succedere è l'irragionevole stesso, quella

strana distante mistica delle macchine che portano gli uomini in aria.

Aviazione o volare, scegli tu. Non c'è niente al mondo come una di queste due cose.

Voce nel buio

Per tanto tempo, fin da quando ho toccato per la prima volta il bottone di avviamento di una macchina volante, ho desiderato sapere cosa sia veramente un aeroplano. Un migliaio di ore di volo con loro nel tempo buono e meno buono mi hanno insegnato qualcosa sugli aeroplani, cosa faranno e cosa alcuni di loro non faranno. Mi è stato insegnato cosa compone un aeroplano, e abbastanza bene come si compone. Ho studiato che il rivestimento è chiodato ai correnti che a loro volta sono chiodati alle centine e alle ordinate. I meccanici mi hanno insegnato che le eliche sono accoppiate ai motori e che le palette delle turbine sono montate a coppie bilanciate. Ho sentito che certi aeroplani sono tenuti insieme con fili di acciaio e altri richiedono che i bulloni siano serrati alla pressione esatta.

Con tutto ciò, tuttavia, non ho mai capito cosa sia veramente un aeroplano, o perché è differente da tutte le altre macchine.

Qualche notte fa, nell'anniversario del mio sesto anno di volo, ho trovato la risposta. Ero uscito verso la linea di volo di una base di caccia a reazione e mi ero appoggiato all'ala di un vecchio amico. La notte era silenziosa, senza luna. La fioca luce delle stelle e un paio di segnali di ostacolo rossi profilavano una collina nera dal lato della pista; respiravo JP-4 e luce stellare e alluminio e aria notturna. Nel silenzio parlai al mio amico, che era un T-33, e gli posi di punto in bianco la domanda cui non avevo mai saputo rispondere.

«Cosa sei tu, aeroplano? Cosa hai tu e tutta la tua numerosa famiglia che ha fatto lasciare a così tanti uomini tutto quello che conoscevano per venire con voi? Perché perdono tanto buon amore umano e si interessano a voi che non siete altro che una massa di acciaio e alluminio e carburante e olio idraulico?»

Si sollevò una leggera brezza e fischiò tra il carrello. Chiara come una voce nel buio arrivò la risposta del T-Bird, come se mi stesse ripetendo, con pazienza, qualcosa che mi stava dicendo fin da quando ci eravamo incontrati la prima volta. «Cosa sei tu» chiese «se non una massa di carne e sangue e aria e acqua? Sei forse più di questo?»

«Certo» confermai nel buio, e ascoltai il mormorio solitario, là in alto, di uno dei suoi fratelli in quota, che tagliava un sentiero nel silenzio con il suo sottile ronzare.

«Come tu sei più del tuo corpo, così io sono più del mio corpo» disse, e di nuovo scese il silenzio. La nitida curva del suo timone verticale era una sagoma intermittente contro il maestoso raggio del faro della torre che girava intorno senza sosta.

Aveva ragione. Come il carattere e la vita di un uomo non si trovano nelle pagine di un libro di anatomia, così il carattere e la vita di un aeroplano non si trovano tra le pagine di un manuale di ingegneria aeronautica. L'anima di un aeroplano è qualcosa che il suo pilota avverte, anche se non la potrà mai vedere o toccare: l'impazienza di volare; quel poco più di prestazioni che secondo i grafici non dovrebbe esserci, ma c'è; lo spirito dietro quella massa di metallo piena di fori di proiettile, con tre eliche in bandiera, che atterra su un campo in Inghilterra. Non è il metallo, ma l'anima di un aeroplano che il pilota vuole guidare, e il motivo per cui dipinge il nome sulla sua cappotta. E insieme con quell'anima, gli aeroplani hanno un'immortalità che si avverte quando si entra in qualunque aeroporto.

L'aria sopra le piste, squarciata dalle pale dell'elica e bruciata nel rombante lampeggiare del cono di scarico, fa parte dell'immortalità di un aeroplano. Le luci blu lungo i bordi delle vie di rullaggio di notte fanno parte di essa, così come l'anemometro in cima alla torre e la vernice bianca con cui sono segnati i numeri della pista sul cemento. Persino le solitarie piste erbose alla fine di centinaia di chilometri di pianure ondulate vivono nella calma aspettativa di un rombo di motore che si avvicina e di ruote nere che toccano l'erba.

Possiamo lanciare in cielo un DC-8 piuttosto che un Nieuport Bebé, e possiamo lanciarlo da una striscia lunga quattro chilometri di cemento rinforzato piuttosto che da un prato fangoso, ma il cielo in cui sussurra il DC-8 è lo stesso cielo che sostenne Glenn Curtiss e Mick Mannock e Wiley Post. Possiamo far sparire isole dal mare e trasformare le piste dei carri dei pionieri in superautostrade a sei corsie, ma il cielo è lo stesso cielo di sempre, con gli stessi pericoli e gli stessi premi per coloro che lo percorrono.

Il vero volo, mi insegnò il mio amico, è lo spirito di un aeroplano, che solleva lo spirito del suo pilota nel blu terso del cielo, dove si uniscono per

godere insieme del sapore della gioia e della libertà. Come i camion e i treni, gli aeroplani sono diventati cose scontate e accettati come cavalli da tiro, e la loro anima e il loro carattere non sono visibili così facilmente come una volta. Ma ci sono sempre.

Anche se non c'è industria che non tragga beneficio dal volo e anche se ci sono migliaia di motivi per pilotare aeroplani, in principio gli uomini volavano solo per il piacere di volare. Wilbur e Orville Wright non diedero l'aeroplano a motore al mondo per spostare carichi o per combattere battaglie in cielo. Lo inventarono per la stessa egoistica ragione per cui Otto Lilienthal si teneva stretto alle sue ali di tela e di stecche e si lanciava dalla sua collinetta: volevano liberarsi della terra. Questo è volo puro, seguito dalla gioia di viaggiare nell'aria come scopo finale. E una volta ogni tanto chiediamo: «Cosa sei tu, aeroplano?».

Circo volante oggi

Dopo aver stretto la cintura di sicurezza ai due passeggeri nel posto davanti, e chiuso lo sportello della loro carlinga bordata in cuoio, Stu Mac Pherson rimase per un momento nel soffio dell'elica vicino al mio parabrezza.

«Per questi è la prima volta, e uno è un po' spaventato.»

Feci cenno di aver capito e abbassai gli occhialoni, poi portai avanti la manetta in un gran rombo di suoni e di vento.

Che coraggiosi! Combattono la paura di tutti quei titoli sugli incidenti aerei che hanno letto, danno fiducia a un aeroplano vecchio quasi di quarant'anni e a un pilota che non hanno mai visto prima, solo per poter fare nella realtà per dieci minuti quello che hanno fatto solo in sogno... volare.

Il suolo duro rimbalza sotto le ruote e cominciamo a rullare... un pochino di piede destro qui, e la terra diventa un feltro verde che scorre sotto di noi... indietro la cloche — un tocco indietro e il rimbombo del biplano che corre sul terreno cessa...

Il biplano a strisce brillanti sfiora i fili d'erba, affettando con l'elica e i tiranti la calda aria estiva, e si volge in su verso il cielo. I miei coraggiosi passeggeri si guardano nel ruggito del vento e ridono.

Ci solleviamo sopra l'erba; più alti, sopra un campo di granoturco ancora verde; ancora più alti, sopra un fiume circondato da boschi sperduto

nell'Illinois d'estate. La nostra piccola città si adagia vicino al fiume, rinfrescata da centinaia di alberi fronzuti e dalla brezzolina che viene dall'acqua. La città è un punto di fermata dell'umanità. Gli uomini qui sono nati, hanno lavorato e sono morti fin dall'inizio del diciannovesimo secolo. Ed eccola lì trecento metri sotto di noi mentre circuitiamo nel vento, con il suo albergo, il caffè e la stazione di servizio, il campo da baseball e i ragazzini che vendono limonate nei giardinetti ombreggiati.

Vale la pena di fare i coraggiosi, per questa vista? Soltanto i passeggeri possono dirlo. Io piloto solo l'aeroplano. Cerco di dimostrare che può esistere al giorno d'oggi un pilota girovago, che fa il circo volante.

«VEDETE LA VOSTRA CITTÀ DALL'ALTO!» sono le prime parole dette in cento cittadine, «VENITE SU CON NOI DOVE VOLANO SOLO GLI UCCELLI E GLI ANGELI! VOLATE SU UN BIPLANO AUTENTICO A CARLINGA APERTA COLLAUDATISSIMO, SENTIRETE QUEL VENTO FRESCO CHE SOFFIA IN ALTO SULLA CITTÀ! TRE DOLLARI AL VOLO! GARANTITO CHE NON AVETE MAI PROVATO UNA COSA SIMILE!»

E volammo di città in città, qualche volta in compagnia di un altro aeroplano, talvolta solo il paracadutista e io sul nostro biplano. Attraverso il Wisconsin, l'Illinois, lo Iowa, il Missouri, e di nuovo l'Illinois. Fiere di paese, festeggiamenti, e giorni tranquilli in tranquille settimane americane. Le fresche città sui laghi del nord, gli infuocati paesi agricoli del sud; procedevamo ronzando, come una libellula colorata che promette nuovi paesaggi, lontano oltre l'orizzonte.

Più che i nostri passeggeri, però, eravamo noi a guardare oltre l'orizzonte, e d'altro canto scoprimmo che il tempo si era fermato. In quale momento poi il tempo abbia deciso di fermarsi nelle cittadine del Midwest non è facile a dirsi. Ma fu certamente durante un'ora piacevole, in un momento felice, che i minuti all'improvviso hanno cessato di inseguirsi, che le cose vere hanno cessato di cambiare. Credo che il tempo si sia fermato un giorno del 1929.

Quei grandi alberi del parco sono lì come sono sempre stati. Il palco della banda, la Main Street dai marciapiedi alti, e l'emporio con le decorazioni in legno, l'entrata di vetro e un'insegna a foglia d'oro e il ventilatore a quattro pale che rimesta l'aria. Bianche chiese costruite a doghe; portici al crepuscolo. Le stesse biciclette appoggiate su un lato vicino agli stessi gradini di casa verniciati in grigio. Anche noi, volando, scoprimmo che facevamo parte di questa continuità, parte del disegno, un filo senza il quale la tela della vita della città non sarebbe stata completa.

Nel 1929 i circhi volanti giravano rumoreggiando per il Midwest con i loro biplani screpolati che sputavano olio da tutte le parti, atterrando in campì di fieno e su piccole strisce erbose, facendo divertire tutti quelli che volevano divertirsi e impressionando tutti quelli che si lasciavano impressionare.

Il rumore del nostro motore Wright del 1929 si adattava perfettamente alla musica di queste città senza tempo. Erano gli stessi perfino i ragazzini che ci venivano incontro, con gli stessi cani a macchie nere che correvano di fianco a loro.

«Oh! È un aeroplano vero! Tommy, guarda! Un aeroplano vero!»

«Di cosa è fatto, signore?»

«Possiamo sederci al posto di pilotaggio?»

«Attento, Billy! Che strappi la tela!»

Sguardi di assoluto rapimento, senza una parola.

«Da dove venite?»

La domanda più difficile. Da dove veniamo? Veniamo da dove sono sempre venuti i piloti girovaghi: da qualche posto oltre l'orizzonte dietro il prato. E quando ce ne andremo, spariremo oltre l'orizzonte dove sempre siamo spariti.

Ma eccoci qui, in volo, e i miei due passeggeri coraggiosi hanno dimenticato perfino come sono fatti questi oggetti.

Manetta indietro, e il rombo del motore lascia il posto al ventilatore argenteo che gira sul muso del biplano, e al sommesso fischiare dell'aria sulle ali e tra i fili aerodinamici. Ora giriamo sul campo dove dovremo atterrare e vediamo un gruppo di ragazzini, un cane, un mucchio grigioverde di sacchi a pelo che sono la casa del pilota girovago. Zufolando sommessamente, virando sopra il campo di granoturco… planando silenziosi tocchiamo e rulliamo sul terreno rugoso a settanta chilometri all'ora, sessanta, trenta, quindici e poi il motore riprende vita per trascinarci, sobbalzando goffamente sulle vecchie ruote, là da dove eravamo partiti. Spingo gli occhialoni indietro sul caschetto di cuoio.

Stu è già sull'ala prima che ci fermiamo; apre il portello, e aiuta i passeggeri a scendere a terra. «Vi è piaciuto il volo?»

Una domanda tranello. Sapevamo benissimo che gli era piaciuto, come è piaciuto a tutti la prima volta fin da quando le lancette dell'orologio si sono fermate nelle cittadine degli Stati Centrali.

«Meraviglioso! Bel volo davvero, grazie.» Poi, allontanandosi: «Lester,

la tua casa non è più grande di una pannocchia! Ah, fantastico. La città è molto più grande di quello che credi. Si riesce a vedere fino in fondo alla strada. E bellissimo. Dan, devi proprio provare».

Mentre il motore brontola tranquillo e l'elica gira al minimo, Stu accompagna altri passeggeri nel posto davanti, li lega con le cinture di sicurezza, e chiude il portello. Tiro giù gli occhialoni, spingo avanti la manetta, e incomincia la nuova esperienza per altre due persone.

Durante il giorno tutto è tranquillo. Stu e io camminiamo per la città silenziosa a mezzogiorno, simile a un teatrino elettrico. Ecco il grande emporio a prezzo fisso di Franklin, con la campanella a molla sulla porta e il bancone in vetro pieno di caramelle variopinte in attesa di essere infilate nei sacchetti di carta bianca. Ecco i passaggi lunghi e stretti con il pavimento rivestito di tavolette di legno consumato, e un odore fragrante di spezie, di vetro, di polvere e block notes mescolati insieme.

«Cosa vi serve, ragazzi?» chiede il proprietario. Martin Franklin conosce per nome ognuna delle settecentotrentatré anime che vivono in questa città. Ma per conoscere noi dovrà aspettare almeno venti anni. Sebbene il nostro aeroplano venuto dal passato ci aspetti solo a cinquecento metri lungo Maple Street, egli non può includere un pilota e un paracadutista fra gli abitanti di una città dell'Illinois. I piloti e i paracadutisti non fanno mai, non hanno mai fatto, non faranno mai parte di una città.

Compriamo una cartolina per uno, i francobolli, e attraversiamo la strada calda e deserta verso il caffè di Al e Linda.

Mangiamo i nostri hamburger, che arrivano dalla cucina ben avvolti nella carta velina bianca, beviamo i frullati, paghiamo il conto e ce ne andiamo, incerti sulla realtà, ma certi di aver già visto Al e Linda, forse in sogno.

Verso la fine del pomeriggio, il mondo cambia. Ritorniamo alla fine di Maple Street e al nostro genere di realtà. Questa gente immutata viene qui per rientrare nel tempo sul nostro biplano, e dal passato guarda giù sui tetti delle proprie case.

Un'estate sempre uguale. Cielo terso al mattino, batuffoli di nubi e temporali lontani la sera. Tramonti che indorano la terra, e più tardi, sfumano in un nero carbone sotto lo sfolgorìo delle stelle.

Un giorno, cambiammo. Lasciammo le solite città e provammo a fare il circo e a vendere i nostri voli in una città di diecimila abitanti. La pista era in un aeroporto, con le pareti degli uffici rivestite di carte e di regolamenti

di volo. Non fu la stessa cosa.

Non funzionò. Un aeroplano che vola sopra una città è solo un aeroplano. In una città di diecimila abitanti il tempo scorre regolarmente e noi siamo un anacronismo senza rilievo. La gente in un aeroporto ti guarda in modo strano, rimuginando che ci deve essere qualcosa di illegale nel vendere voli su un aeroplano così vecchio.

Stu, occhialoni e casco, si infila il paracadute e sale nel posto davanti, bardato come se dovesse affrontare l'Everest invece di fare una breve discesa su una cittadina del Missouri. Il lancio è la nostra ultima speranza di attrarre passeggeri, e i nostri futuri rapporti con le città dipendono dal suo successo. Saliamo in cerchio fino a milletrecento metri e livelliamo mentre la sirena delle cinque fischia sulla città per segnalare la fine di un giorno di lavoro. Ma per noi non ci sono sirene. Solo il rumore costante del motore e del vento mentre viriamo verso la zona di lancio. Stu guarda fuori con aria assente, e mi chiedo cosa stia pensando.

Si muove, e incomincia un periodo di pena. Noi facciamo da settanta a cento voli passeggeri tra un lancio e l'altro, ma io non mi sono ancora abituato all'idea di un passeggero che si slaccia la cintura, apre il portello, e scende sull'ala, nel vento della velocità, quando siamo a un chilometro e mezzo da terra. Sembra impossibile eppure eccoci qui con un bello spazio d'aria tra le ali e la terra; il mio amico chiude accuratamente il portello dietro di sé e si gira afferrando un montante e il bordo della carlinga mentre osserva il bersaglio a terra che si avvicina.

Al biplano non piacciono questi momenti. Vibra e si scuote tutto, con quel corpo estraneo che turba la sua linea aerodinamica. Devo spingere con forza sul pedale destro per tenerlo diritto in rotta, e se guardo oltre la spalla, vedo lo stabilizzatore che vibra. Sentimenti diversi. E un salto tremendo, ma io vorrei che si sbrigasse a lanciarsi, per risparmiare l'aeroplano. Finalmente l'aeroporto e la città sono sotto di noi. Se facciamo volare solo il dieci per cento della gente che c'è in questa città, a tre dollari a testa...

Stu si lancia. L'aeroplano non vibra più. È sparito in un istante con le braccia spalancate in una posizione che lui chiama "a croce", balzando dall'ala in quel gran salto. Mentre cade, si avvita, ma il paracadute non si apre.

Inclino il biplano e abbasso il muso per seguirlo, anche se mi ha detto che va giù a centonovanta chilometri all'ora e non ho la possibilità di

raggiungerlo adesso. Il tempo passa e lui continua a scendere, una crocetta nera che va giù diritta sullo sfondo verde della dura terra.

Ci avevamo scherzato sopra. «Caro Stu, se il paracadute non si apre, io tiro via diritto fino alla prossima città.»

Scende come una saetta. Anche se gli sono direttamente sopra, posso vedere che la sua velocità di discesa è fantastica. Ancora niente paracadute. Qualcosa non ha funzionato.

«Tira, Stu.» Le parole sono spazzate via veloci come lo è stato il mio amico. Le parole non servono, non possono essere udite, ma non posso fare a meno di dirle. «Avanti, ragazzo, tira.»

Ma non lo fa. Né il paracadute principale, né quello di emergenza. Il suo corpo mantiene la posizione, una piccola croce nera che ruota verso destra, discendendo a picco. È troppo tardi. Rabbrividisco per il freddo nel caldo vento d'estate.

All'ultimo istante, vedo la manica bianca e blu di spiegamento uscire dai pacco del paracadute. Ma troppo lenta, terribilmente lenta. La manica è trascinata via, la calotta arancione comincia a sventolare, poi, all'improvviso, il paracadute si apre e se ne va lieve e sereno come un fiore su un prato estivo.

Mi accorgo di colpo che il biplano sta picchiando a gran velocità, con il motore rombante, i comandi duri per la forza del vento. Lo tiro su in una spirale in discesa intorno al paracadute aperto, e dopo mezzo minuto sono alla sua quota. Ha spazio da buttare... è ancora a trecento metri da terra!

Giro intorno alla calotta colorata e al paracadutista che le è appeso dieci metri sotto. Mi saluta con la mano e io batto le ali in risposta. Lieto che ce l'hai fatta, ragazzo, ma non ti sembra di aver tirato un po' tardi? Poi ne riparleremo.

Continuo a circuitare mentre lui galleggia in discesa. Flette le ginocchia come fa sempre negli ultimi quindici metri — l'ultimo esercizio prima dell'impatto. Poi sembra che percorra gli ultimi sei metri molto veloce, come se gli avessero tolto l'aria dal paracadute, e batte sul terreno, rotolando. La calotta indugia per un po', poi si adagia come un grande lenzuolo brillante.

Stu si è subito rialzato, fa segno di OK mentre tira le bretelle. Il lancio è finito.

Faccio un ultimo passaggio battendo le ali su di lui, poi viro per venire all'atterraggio e cominciare i giri con i passeggeri che immancabilmente si

affollano dopo ogni lancio.

Oggi non ci sono passeggeri ad aspettare. Ci sono una dozzina di automobili allineate al limite del campo, ma nessuno viene fuori.

Stu si affretta a ripiegare provvisoriamente il paracadute e va verso le macchine.

«C'è ancora tempo per volare oggi. L'aria è calma e buona. Siete pronti per vedere la città dall'alto?»

«No.»

«Non volo mai.»

«Vuoi scherzare?»

«Non abbiamo soldi.»

«Magari domani.»

Quando ritorna verso il biplano mi trova sdraiato all'ombra sotto l'ala.

«La mentalità aeronautica non deve essere molto sviluppata in questa città» dice.

«Qualche volta va bene, qualche volta no. Vuoi che ce ne andiamo stasera o domani?»

«Sei tu che piloti l'aeroplano.»

Sembra strano. La città è un posto diverso, ma non è questo lo strano. Tutte le città sono state diverse.

E un'epoca diversa. Qui in città è il 1967. Quest'anno ha spigoli vivi e angoli taglienti che ci fanno sentire estranei e fuori dal nostro ambiente. Il traffico scorre incessante sull'autostrada al limite dell'aeroporto. Aeroplani moderni vanno e vengono, tutti fatti di metallo, con larghi cruscotti pieni di radio e muniti di motori nuovi perfettamente funzionanti.

Un pilota girovago da circo non può esistere nel 1967, ma contemporaneamente può. C'è una gran differenza, da posto a posto.

«Andiamocene da qui.»

«Dove?»

«A sud. In qualunque posto. Basta andar via da qui.»

Mezz'ora dopo eravamo di nuovo nel vento, nel rombo del motore e nel soffio dell'elica. Stu è immerso negli attrezzi, e la punta della nostra insegna VOLATE $3 VOLATE spunta dal bordo della carlinga insieme con il bianco e blu della manica del paracadute, ancora ripiegato provvisoriamente. Il sole brilla dietro lo stabilizzatore destro, vuol dire che siamo diretti in qualche posto a sud-est. Non importa dove siamo diretti; la sola cosa che importa è che ce ne andiamo.

Tutto a un tratto, eccola. Un'altra cittadina con gli alberi e le guglie dei campanili, un vasto campo a ovest, un laghetto. Una città che non abbiamo mai visto prima, ma che già conosciamo in tutti i suoi dettagli. Circuitiamo tre volte sull'incrocio della Main con la Maple, e vediamo un po' di gente che guarda su e qualche ragazzino che corre a prendere la bicicletta. Una virata verso ovest, e un momento dopo, mentre l'elica gira silenziosa quando riduco la manetta, le vecchie ruote strusciano la vecchia erba e la vecchia terra rimbomba dura sotto di noi.

Subito Stu è fuori con l'insegna, e va a grandi passi verso la strada incontro ai primi curiosi che arrivano, «VENITE A VEDERE LA VOSTRA CITTÀ DALL'ALTO!»

Lo sento mentre scarico i sacchi a pelo e le coperture del motore, e la sua voce mi arriva chiara nell'aria chiara dell'estate.

«VENITE CON NOI DOVE VOLANO SOLO GLI UCCELLI E GLI ANGELI! GARANTITO CHE NON AVETE MAI VISTO UNA COSA SIMILE!»

Siamo ritornati nel nostro ambiente. Pur non essendo mai stati qui, siamo di nuovo a casa.

Un pezzetto di terra

Ci sono delle sensazioni intorno a un aeroporto che non possono trovarsi in nessun altro pezzo di terra. Qualunque sia il nome del paese dove giace, un aeroporto è un posto che si vede e si tocca, ma ci conduce a una realtà che può solo essere pensata e sentita.

Arriva in aeroporto un'ora prima del volo e guardalo semplicemente, prima di essere occupato con il livello dell'olio e le cerniere del timone e l'interruttore principale su ON. C'è una fila di aeroplanetti tutti al loro posto, aerei che sono lì per girargli intorno quando rulli verso la pista per il decollo. Guardali bene. C'è un Cessna 140 dal musetto arguto, con la sua copertina di tela argentata ben legata intorno. Non è solo un aeroplano, o l'equivalente di duemila dollari di ribattini e bulloni, ma la chiave che offre a un uomo rilassamento e soddisfazione, il suo modo di andare al di fuori e al di sopra dei problemi della gente che conduce la propria vita a terra. Sabato prossimo, o forse ogni martedì sera, la copertina viene tolta e le corde di ancoraggio sono slegate. Lui grida «Via dall'elica!» e dimentica la minaccia nucleare. Questa, e le preoccupazioni per le multe e i moduli di denuncia e le tasse di atterraggio sono soffiati via dal vento dell'elica che

piega l'erba dietro il ruotino di coda. Poi lui è sparito e le corde che trattenevano il suo aeroplano giacciono slacciate al suolo.

Lungo la linea di volo vicino all'hangar c'è un bimotore leggero con l'emblema di una compagnia dipinto sulla fusoliera. «Dopo le prime quattro o cinquemila ore di volo, sei stanco di volare» continua a dire il suo pilota dai capelli brizzolati. Però ogni tanto fa un sorrisino mentre le eliche prendono vita brillando alla messa in moto e, se lui non avesse detto il contrario, diresti che non sembra per niente stanco.

Osserva la pista un mattino quando nessuno vola. Se ne sta ferma e tranquilla ed è così semplice: un campo di asfalto. Cosa è allora che dà a una pista quella sua qualità misteriosa, quasi paurosa dell'incognito?

È il trampolino per il volo. Una pista è una costante che si trova solo dove il volo viene in contatto con il suolo. In tutta la vastità di un paese, con tutte le sue autostrade e campi e montagne e pianure, il volo si trova solo dove si trova una pista. La città più ricca di affari sarebbe isolata senza una pista. La più piccola fattoria diventa piena di vita se ha una pista in terra battuta di fianco alla strada. Può rimanere abbandonata e deserta per settimane, ma se c'è un posto in terra che può avere pazienza, questa striscia polverosa ce l'ha. Viene sempre il momento in cui un uomo e il suo aeroplano la cercano, da qualsiasi parte del mondo, e vengono giù, con le ruote che sollevano la polvere, all'atterraggio.

Non siete mai stati al centro di una pista deserta? Se ci siete stati sapete che la cosa che colpisce di più è il grande silenzio. Gli aeroporti sono diventati sinonimo di rumore e azione, ma persino le piste degli aeroporti internazionali sono immerse nel silenzio. Una prova motore che fa tremare i vetri delle costruzioni vicine alla linea di volo è soltanto il ronzìo di una mosca lontana se udito da una pista. Lo schioccare delle voci e delle comunicazioni radio esiste solo nelle cabine degli aeroplani; la pista non si accorge neanche delle parole racchiuse nel VHF. La pista è silenziosa come una cattedrale, e solo se ci fai attenzione puoi udire suoni che vengono da fuori dei suoi confini. Perfino i ciotoli e i sassolini che si trovano ai bordi di una pista sono molto speciali e — parte del mondo del volo — sono estranei alla terra come lo è la pista stessa.

Stando su quel largo campo asfaltato, hai ai piedi i segni di centinaia di atterraggi, fatti da ogni genere di pilota su ogni genere di aeroplano. Quelle strisce lunghe, regolarmente rastremate, di gomma nera sono state fatte da ruote che erano sotto un uomo che guardava lontano in fondo alla pista, ma

sapeva che sotto di lui le ruote avevano ancora tre centimetri da scendere prima di toccare terra. Quell'uomo ha pilotato aeroplani in diecimila atterraggi, e conosce molte cose su molte piste.

Linee corte, improvvise, nere e sottili abbondano sulla superficie di asfalto, perché al margine del campo c'è una scuola che insegna a pilotare gli aeroplani. Queste linee sono state fatte da gente con la mente piena di meccanica dell'atterraggio, concentrazione su quanto tenere più bassa un'ala per correggere la deriva, sul tirare la cloche dolcemente indietro per tenere su le ruote, pronto con il timone di direzione, non dimenticare l'aria calda al carburatore nella riattaccata.

C'è una coppia di segni neri pesanti a circa metà pista, e pochi secondi dopo che sono apparsi l'aria a pochi centimetri dalla superficie è stata riscaldata dal fumo dei dischi dei freni premuti a fondo contro le ruote. Ci sono solchi nel terreno prima dell'inizio pista che diventano strisce nere quando incontrano la pista. Appena oltre il segnale di metà pista c'è una traccia curva che finisce di colpo dove finisce l'asfalto; l'erba che cresce sul suo proseguimento sembra che sia cresciuta come tutta l'altra erba ai bordi della pista, ma non è così. Un tempo era terra nuda sotto una nube di erba e polvere e gomma che finiva sotto il copertone scoppiato di un caccia residuato di guerra.

La pista conserva tutto questo nella sua paziente memoria, insieme con ricordi di fari d'atterraggio brillanti apparsi dalle basse nubi notturne per proiettare le ombre dell'erba sui primi centimetri di cemento, e la figura netta di un biplano Waco rovesciato al culmine di un looping, con l'elica come una lama immobile sopra gli occhi di una folla in silenziosa ammirazione. Nella memoria di quella pista c'è la nube di frammenti dove un vecchio aereo da addestramento atterrò con un carrello danneggiato.

Da qui più di un giovane ha decollato per realizzare il suo sogno di guardare le nuvole dall'alto. Sotto lo strato scuro di gomma sulla pista ci sono i segni incerti dei primi atterraggi fatti da uno che oggi vola da primo comandante sulla rotta New York-Parigi. Qui ci sono ancora le strisciate lasciate tanto tempo fa dalle gomme di un ragazzo di questa città che fu visto l'ultima volta mentre picchiava da solo all'attacco di sei caccia nemici. Che questi caccia fossero stati Spitfire o Thunderbolt o Focke-Wulf 190 non importa alla striscia di asfalto. Imparziale conserva il ricordo di un uomo coraggioso.

Questa è la pista. Senza di lei non ci sarebbe scuola di volo al margine

del campo, né le file di aeroplani, né onde VHF che spazzano avanti e indietro sull'erba, né fari d'atterraggio nel cielo scuro, né C 140 con le copertine ben strette sul plexiglass.

Allievi e piloti professionisti; aeroplani da addestramento e aerei di linea e aerei da guerra. Uomini che hanno lasciato il loro segno in aria e altri che l'hanno lasciato sulla cima di una montagna sperduta. Il loro spirito è riflesso dal maestoso raggio del faro, dalle nere strisciate sulla pista, dal rombo dei motori al decollo. Quello spirito è conservato tra i confini aeroportuali da Adak a Buenos Aires e da Abbeville giù fino a Portsmouth. Quello spirito è la sensazione che si prova in un aeroporto e che nessun altro pezzetto di terra può dare.

Non alleniamoci

L'allenamento, per lei, era noioso. Ma come, è così divertente restare in aria! Ma guarda questo cielo! Una giornata come questa! I campi sembrano di velluto, e l'oceano... il mio oceano! Voliamo per un po' e non facciamo allenamento al volo lento, e... guarda, guarda quell'oceano!

Cosa puoi dire a un allievo così? L'aeroplano era suo, il suo nuovo Aircoupe, e il cielo era chiaro come l'aria lavata tutta la notte sotto la pioggia. Cosa puoi dire? Avrei voluto dirle, guarda, una giornata di volo ti piacerà molto di più quando saprai controllare l'aeroplano con abilità. Adesso studia l'aeroplano, imparalo bene, e non dovrai più pensarci; più tardi... ti sembrerà di essere una pura nuvoletta, rilassata e a tuo agio in cielo. Era così ansiosa di correre avanti, di tuffarsi nella maestosa grandezza del volo, che per lei fare un passo alla volta era come essere incantenata e non pensava agli stalli e alle virate strette e agli atterraggi forzati simulati. Così volammo in giro per un po', e io guardavo i campi e il mare e quel cielo chiaro di sogno e mi chiedevo cosa le sarebbe successo se il motore le si fosse fermato in questa splendida giornata.

«OK» dissi alla fine. «Prima di atterrare, proviamo una cosa. Simuliamo una salita dopo il decollo e il motore che pianta proprio allora. Vediamo quanta quota ti serve per voltare indietro l'aeroplano, allinearti con la pista e fare la richiamata per atterrare con il vento in coda. OK?»

«OK» rispose, ma non era molto interessata.

Dimostrai prima io una virata con motore fermo, e ci vollero cinquanta metri per completarla, dalla piantata alla richiamata.

«A te adesso.» La prima fu un fallimento, centoventi metri di perdita. La seconda novanta metri. La terza venne bene, cinquanta metri come la mia. Ma la sua mente non era lì ad allenarsi alle piantate di motore, e qualche minuto dopo eravamo atterrati e lei stava ancora parlando della meravigliosa, splendida giornata.

«Se vuoi goderti il volo» dissi «devi farlo bene.»

«Lo farò bene. Sai come sono attenta nei controlli prevolo. Faccio gli spurghi dell'acqua a tutti i serbatoi — il motore non mi pianterà mai in decollo.»

«Ma potrebbe! È già successo! A me!»

«Tu voli su quei vecchi aeroplani e i loro motori si fermano sempre per qualche cosa. Io ho un motore nuovo...» Mi guardò in faccia. «Oh, va bene. La prossima volta faremo ancora un po' di allenamento. Ma questo non è stato il giorno più bello dell'anno?»

Tre settimane dopo andò sola sull'Aircoupe e io ero sullo Swift, con la macchina fotografica sul sedile di fianco mentre i nostri due aeroplani rullavano per allinearsi per il decollo, dalla parte degli alberi. Era un'altra giornata di lusso, e le avevo promesso di fare delle foto al suo aeroplano in volo sui campi.

Decollò per prima, e mentre il suo Aircoupe si sollevava in aria, lo Swift e io stavamo rullando a tutto motore per seguirla.

Stavo appena staccando, retraendo il carrello, quando notai che l'Aircoupe stava virando a destra, invece che a sinistra, a una sessantina di metri da terra.

Cosa sta facendo? pensai.

L'Aircoupe non saliva più. Veniva giù, inclinato sugli alberi, con l'elica che girava a mulinello. Senza preavviso, dopo una prova magneti perfetta, il motore aveva piantato in decollo.

Ero stordito, e guardavo impotente. Non vale! È un'allieva! Doveva succedere a me!

Non c'era spazio davanti o di fianco per atterrare; era tutta una foresta di querce. Fosse stata più bassa, sarebbe finita sugli alberi, ma ora stava virando indietro, tentando di raggiungere l'aeroporto.

Non aveva nessuna speranza di arrivare alla pista principale, ma la pista trasversale poteva essere larga abbastanza...

Ero a una trentina di metri di altezza quando l'Aircoupe mi incrociò planando in direzione opposta, con le ali leggermente inclinate, passando

con le ruote sugli ultimi alberi all'altezza di un uomo. Lei guardava avanti, concentrata nell'atterraggio.

Lo Swift girò stretto sotto di me mentre stringevo per atterrare subito sulla pista trasversale. Vidi l'Aircoupe toccare il terreno di fianco all'asfalto, rullare per i trenta metri della sua larghezza e proseguire sul terreno sgombro dall'altra parte. In tre secondi il debole carrellino anteriore cedette, facendo finire l'aereo in una nuvoletta di polvere giallastra, la coda alzata verso il cielo. Perché non poteva essere successo a me?

Mentre rullavo, i freni ancora fumanti, la cappotta dell'Aircoupe si aprì e lei si levò in piedi in cabina, le ciglia aggrottate.

Dimenticai di inventare una frase per minimizzare l'accaduto. «Stai bene?»

«Sto bene.» La sua voce era calma. «Ma guarda il mio povero aeroplano. I giri sono calati e poi più niente. Credi che sia proprio molto danneggiato?»

L'elica, la cappotta, e l'ordinata parafiamma erano storte. «Possiamo ripararlo.» L'aiutai a scendere dall'ala inclinata. «Tra l'altro, non è stato mica male come pilotaggio. Eri alla velocità giusta sugli ultimi alberi, hai sfruttato fino all'ultimo centimetro. Se non fosse stato per quel carrello anteriore di carta velina...»

«Davvero l'ho fatto bene?» L'unico effetto dell'incidente su di lei era il bisogno di spiegare. Di solito con si curava di cosa dicevo o pensavo. «Volevo tornare indietro e atterrare sulla pista, ma non avevo abbastanza quota. Quando mi sono vista bassa, ho pensato bene di livellare le ali e atterrare.»

Più stavo lì a guardare lo spazio dove aveva atterrato, più mi sentivo a disagio. Dopo un minuto o due che guardavo, cominciai a chiedermi se sarei stato capace di fare così bene, e più me lo chiedevo, più dubitavo di esserlo; con tutte le mie piantate di vecchi motori e atterraggi fuori campo e trucchi sui campi corti, dubitavo che sarei stato capace di metter giù quell'Aircoupe meglio di questa allieva che sprecava il tempo per l'allenamento, volando diritto, guardando giù i campi e il mare.

«Lo sai» le dissi più tardi, con un tono di rispetto un po' più marcato di quanto avessi voluto far apparire «quell'atterraggio... proprio niente male come abilità di pilotaggio.»

«Grazie» rispose.

Il motore aveva piantato per una bolla di vapore nel condotto del

carburante, e quando riparammo l'aeroplano cambiammo il condotto in modo che non potesse più succedere. Ma io continuai a pensare al modo in cui lei aveva eseguito quell'atterraggio. Le aveva giovato l'allenamento, quel giorno che avevamo simulato tre piantate di motore in decollo? Era difficile da credere — le aveva fatte solo per farmi un favore. Cominciai a credere che lei avesse innata l'abilità necessaria, e il giudizio freddo, in attesa del momento in cui ne avesse avuto bisogno. Pensai che non avevo nulla a che fare con la sua abilità di pilotaggio. Alla fine arrivai a credere che forse tutto quello che dobbiamo sapere, sempre, su qualunque cosa, è già dentro di noi, in attesa di essere richiamato.

Glielo avevo detto. E ora lei ci crede: anche i motori nuovi possono piantare in decollo.

Ma io continuo a pensare, ora, che in certi momenti l'istruttore di volo non è niente di più che una piacevole compagnia quando una ragazza desidera andare in volo in una bella giornata.

Viaggio in un posto perfetto

Il campo era in erba e quadrato, circa ottocento metri, piazzato nel mezzo del Missouri, e questo è praticamente tutto. Qualche collinetta con ciuffi di alberi, e un laghetto per nuotarci; un po' più in là, in lontananza, una strada in terra e una fattoria, ma più che altro era un soffice quadrato di verde, e il colore veniva dall'umore dell'erba fresca e alta.

Avevamo atterrato lì con due aeroplani, di quelli piccoli, per accendere un fuoco vicino al laghetto, srotolare i sacchi a pelo, e cucinare la cena sul fuoco mentre il sole se ne andava.

«Ehi, John» dissi «davvero mica male questo posto, eh?»

Lui stava guardando gli ultimi sprazzi del tramonto, e come la luce si muoveva sull'acqua.

«È un bel posto» disse alla fine.

Ma strano: benché fosse veramente un bel posto per volare, non avevamo voglia di starci più a lungo della nottata. In poco tempo il campo era diventato familiare e vagamente noioso. Al mattino eravamo già pronti a decollare e a lasciare il laghetto, l'erba e le colline ai cavalli.

Un'ora dopo l'alba eravamo a sessanta metri in aria, volando in formazione allargata sopra campi del colore del granoturco fresco e vecchie, estese foreste e terra arata in profondità.

Bette pilotò l'aeroplano per un po', concentrata sul volo in formazione, e io guardavo giù chiedendomi se ci poteva essere in tutto il mondo un posto così perfetto. Forse è questo ciò che cerchiamo veramente, pensavo, con tutto il nostro volare in giro e il guardar giù dalle nostre vette di acciaio e legno e tela — forse stiamo cercando un unico posto perfetto laggiù sulla terra, e quando lo avremo trovato planeremo all'atterraggio e non avremo più bisogno di volare altrove. Forse i piloti sono gente che non è soddisfatta dei posti che ha trovato fino a ora, e appena riesce a trovare quel particolare posto dove crede di poter essere felice come l'altra gente, vende gli aeroplani e non va più in giro per il cielo.

I nostri discorsi sul piacere del volo devono essere discorsi sul piacere della fuga. Anche la parola "volo", se si vuole, è sinonimo di fuga. Perché se avessi visto, oltre il prossimo filare di alberi, il mio posto perfetto, non avrei più dovuto avere il desiderio di volare.

Era un pensiero fastidioso, e guardai Bette, che non mi prestò più attenzione di un sorriso senza guardarmi, perché era ancora impegnata a tenere la formazione.

Guardai fuori di nuovo, e la terra laggiù si era trasformata per un momento nel posto più perfetto che avessi mai visto. Invece di fattorie sotto di noi, improvvisamente c'era il mare, e noi stavamo virando per atterrare su una striscia sul bordo di una scogliera oceanica, solitaria e tranquilla. Invece di fattorie c'era Meigs Field, a dieci minuti soltanto di cammino dalla giungla inesplorata di Chicago, Illinois. Invece di fattorie c'era Truckee-Tahoe, circondata dalla Sierra dai picchi taglienti. Invece di fattorie c'era il Canada e le Bahamas e il Connecticut e Baja California, giorno e notte, alba e tramonto, tempesta e bonaccia. Tutte interessanti, molto graziose, qualcuna bella. Ma nessuna perfetta.

Poi le fattorie ritornarono sotto di noi e il motore aumentò la potenza quando Bette spinse la manetta per seguire l'Aeronca di John e Joan Edgren oltre la quota delle prime nubi d'estate. Mi ridiede i comandi dell'aeroplano, e per un momento mi dimenticai quasi del tutto della fuga e del volo e dei posti perfetti.

Ma non del tutto. C'è un posto che, una volta trovato, fa cessare il bisogno di volare di un pilota?

«Belle nubi» disse Bette oltre il rumore del motore.

«Sì.»

Adesso le nubi avevano occupato tutto il cielo, gonfiandosi alte e pure

verso il sole. Avevano bordi solidi, netti, di quelli in cui puoi infilare una estremità alare senza nemmeno inumidire il parabrezza, e si spostavano formando intorno a noi banchi di neve e scogliere gigantesche e abissi.

Fu a questo punto che la risposta si presentò e mi afferrò per il collo. Ma è il cielo il posto verso cui stiamo fuggendo, verso cui voliamo!

Non ci sono barattoli di birra e pacchetti di sigarette vuoti sparsi sulle nuvole, né segnali stradali o semafori, né bulldozer che trasformano l'aria in cemento. Non c'è posto per l'ansia perché qui non accade niente di nuovo. Non c'è posto per la noia perché qui tutto cambia continuamente.

Che ne sai tu! pensai. Il nostro posto perfetto è il cielo! Voltai lo sguardo sull'Aeronca e risi.

Looping, voci, e la paura di morire

Avrebbe dovuto essere un semplice looping, lontano dalle aerovie, in quota, solo per divertimento. Con il vento che si lacerava in un gran grido rombante a centosessanta chilometri tra i tiranti, tirai su il muso del biplano in una cabrata ripida, in una salita in candela, in una salita rovescia. .. poi stallai, appeso alle cinture a testa in giù su oltre mille metri di aria limpida. La leva di comando diventò floscia sotto il mio guanto, l'aeroplano oscillò pigramente e cadde di piatto, come una grande frittella, giù dal cielo. Polvere e fieno vennero giù dal pavimento della carlinga davanti agli occhialoni e il vento si tramutò da tuono in uno strano ronzìo pulsante, come un calabrone gigante in agonia.

Il muso non fece nulla per abbassarsi, il motore si fermò in assenza di gravità, e per la prima volta in vita mia mi trovai a essere pilota di un aeroplano che sta cadendo... come se fossi stato tirato su da una gru e lasciato andare.

All'inizio fui seccato, poi preoccupato per come i comandi non rispondevano, poi, quasi di colpo, spaventato. I pensieri mi attraversavano come traccianti: questo arnese è incontrollabile c'è quota per lanciarsi ma il mio aeroplano andrà distrutto è il looping più schifoso, sono il pilota più scarso, cosa è questa *caduta,* gli aeroplani non cadono così avanti, metti giù il muso...

In mezzo a tutto questo, l'osservatore che è dietro i miei occhi guardava interessato, senza curarsi se sarei sopravvissuto o meno. Una parte di me era spaventata fino al panico, e gridava questo non è bello e non mi piace

proprio COSA CI STO A FARE QUI?

Cosa ci sto a fare qui? Questa domanda si è presentata, ci scommetto, a tutti i piloti che sono esistiti. Quando John Montgomery si preparò a tagliare la fune che teneva il suo libratore attaccato al pallone che l'aveva portato in alto, deve aver pensato: «Che ci sto a fare qui?». Quando Wilbur Wright capì che non avrebbe potuto livellare le ali prima che il Flyer toccasse terra; quando i collaudatori scoprirono che l'Eaglerock Bullet o il Salmson Sky-Car, dopo quindici giri di vite, non si sarebbero rimessi; quando i piloti postali, perduti su un mare di nubi, udirono il motore fermarsi all'ultima goccia di benzina — tutti loro sentirono fare questa domanda da una voce terrorizzata dentro di loro, anche se non potevano avere il tempo di rispondere.

«Il pilota che dice di non aver mai avuto paura» si dice «o è stupido o è bugiardo.» Forse ci sono eccezioni, ma non molte.

Per me era la vite, quando imparavo a volare. Bob Keech se ne stava seduto calmo nel posto di destra del Luscombe e diceva: «Fammi tre giri di vite a destra». Lo detestavo e diventavo teso come un tamburo per il terrore di ciò che mi aspettava e portavo la cloche alla pancia spingendo tutto piede destro, la faccia che sembrava di cera. Stavo lì, occhi sbarrati per contare i giri, e alla fine la ripresa. E pensavo dolorosamente, mentre livellavo, lo so cosa mi dirà. Mi dirà adesso fammi tre giri a sinistra. E Keech seduto là, con le braccia incrociate, diceva: «Adesso fammi tre giri a sinistra».

Eppure quell'ora finiva e noi ci infilavamo in circuito, atterravamo e io non avevo ancora messo piede a terra che le mie paure erano dimenticate e non vedevo l'ora di ritornare in volo. /

Che ci sto a fare qui? L'allievo durante una navigazione sente questa domanda mentre cerca il punto di riferimento trenta secondi dopo lo stimato. Molti altri piloti la sentono quando il tempo tutto intorno cambia da buono a non troppo buono, o quando il motore perde un colpo o la temperatura dell'olio segna una tacca troppo alta e la pressione una tacca troppo bassa.

Una cosa è sistemarsi in una poltrona nell'ufficio operazioni e parlare di quanto è bello volare, ma è tutta un'altra cosa quando si è per aria e il motore va a pezzi e il parabrezza si ricopre di olio dorato e l'unico posto adatto per atterrare è *quel microscopico* campo di avena laggiù, sul fianco di una collina, con lo steccato al margine.

Quando mi è successo, è stato tutto un dialogo fino a terra, o, più precisamente, due monologhi. Una parte di me è intenta nella virata in finale, tenendo la velocità esatta, chiudendo i magneti e la benzina, giudicando l'angolo di planata, aumentando l'inclinazione perché siamo un po' alti... L'altra parte continua a borbottare spaventata. «Visto? Hai paura adesso? Bel colpo, hai pilotato tutti quegli aeroplani e credi che ti piaccia volare e adesso *hai paura!* Prima avevi paura che il motore prendesse fuoco, adesso hai paura di non farcela a entrare nel campo, vero? SEI UN VIGLIACCO, SEI CAPACE SOLO DI CHIACCHIERARE E ADESSO NON SEI CONTENTO E VORRESTI ESSERE A TERRA E HAI PAURA!»

Quel giorno feci un atterraggio al bacio, elica ferma, con l'olio che colava dall'aeroplano con quelle bellissime striature dei liquidi soffiati dal vento, e mi pavoneggiavo per averlo messo giù senza un graffio. Ma anche, mentre mi congratulavo con me stesso per l'atterraggio, ricordavo quella voce accusatoria che mi diceva quanto fossi spaventato, e mi dispiaceva dover ammettere che aveva ragione. Spaventato o no, comunque, l'apparecchio era atterrato bene nel campo di avena.

"Cosa ci sto a fare qui" non si aspetta una risposta. La voce che chiede spera che noi rispondiamo senza pensarci: «Non dovrei essere qui.

L'uomo non deve volare e se ne uscirò vivo non sarò così matto da volare ancora». La voce è contenta solo se non facciamo niente, se rimaniamo completamente inerti. È la voce del paradosso, dello spirito di conservazione spinto fino alla morte.

Il modo di far passare lentamente il tempo è di stare nella più assoluta noia. Nella noia, i minuti sono mesi, i giorni ci mettono anni a passare. Per noi il modo di vivere la vita più lunga possibile è di stare seduti in una stanza grigia, aspettando il nulla, per anni e anni. E questo è l'ideale che la voce ci chiede di scegliere — stare in questo corpo, in questa stanza, il più a lungo possibile.

"Cosa ci sto a fare qui" ha tuttavia una risposta che non dovremmo dare..."Sto vivendo".

Ricordi, da bambino, la sfida del trampolino alto in piscina? È venuto il momento, dopo aver guardato quel trampolino per giorni, in cui sei salito su quei gradini freddi e bagnati fino in cima. Di là sembrava più alto che mai, l'acqua sembrava a trecento metri più in basso. Forse anche allora l'hai sentita. Cosa ci sto a fare qui? Perché sono salito fin quassù? Voglio

ritornare giù, al sicuro. Ma c'erano solo due vie per scendere: i gradini per la sconfitta o il tuffo per la vittoria. Nessun'altra possibilità. Resta sul trampolino fin che ti pare, ma prima o poi devi scegliere.

Stavi sul bordo, tremando sotto il sole caldo, morto di paura. Alla fine ti sporgevi troppo avanti, era troppo tardi per ritrarsi, e ti tuffavi oltre il bordo. Ti ricordi? Ricordi la gioia che ti sparava di nuovo in superficie facendoti uscire come un delfino, in una scia di acqua, urlando YAHUU! Il trampolino alto era conquistato in quel momento, e passavi il resto del giorno salendo quei gradini e tuffandoti, per il tuo piacere.

Salendo migliaia di trampolini alti, noi viviamo. In mille tuffi, vincendo la paura, ci trasformiamo in esseri umani.

Questo è il fascino, il canto della sirena del volo: il volo, pilota, è la tua occasione di distruggere la paura alla grande, in uno spazio alto e bello. La risposta a ogni paura, sia essa per il trampolino alto o per i tre giri di vite, è il sapere. So come atteggiare il corpo quando lascio il trampolino, in modo che l'acqua non mi faccia male. So come stallano le ali e come il timone di direzione le porta ad avvitarsi. So che il mondo girerà come una grande elica verde e i comandi mi vorranno sfuggire di mano.

So che il pedale sarà duro da spingere per la rimessa, ma so che potrò spingerlo, e la vite si fermerà di colpo. Dopo un po', sapendo quel che faccio, salgo in quota e faccio viti per il mio piacere.

È solo l'ignoto che fa paura. Quando le nubi si abbassano su di noi, per esempio, non abbiamo paura se c'è una pista in vista dove potremo atterrare. Abbiamo paura delle nubi basse solo se sotto si cela l'incognito... campi o colline o alberi che si avvicinano, e noi non abbiamo mai atterrato in campi o su una collina o su un albero. Ma se abbiamo atterrato nei campi per anni, se sappiamo a cosa stare attenti e come controllare l'aeroplano in questi casi, allora atterrare sull'erba non fa più paura che atterrare su due chilometri di asfalto.

Qualcuno dice che la vita è vittoria sulla paura, e ogni paura è una parte della paura di morire. L'allievo che si attacca ai comandi per timore è timoroso di morire. L'istruttore di fianco, che dice: «Sta' tranquillo, rilassati. Vedi? Puoi lasciare i comandi e l'aeroplano vola liscio come una piuma...» è la dimostrazione che non c'è pericolo di morte.

Ogni pilota all'inizio vince la paura entro una ristretta porzione del volo. All'inizio conosciamo il nostro aeroplano e noi stessi solo abbastanza per volare nel circuito intorno al campo nelle giornate di sole. Poi impariamo

di più e ci spingiamo a volare in area di allenamento; poi in giro per il mondo, poi nelle nubi e in mezzo alla pioggia, sopra i mari e i deserti — sempre senza paura, sempre perché conosciamo l'aeroplano e noi stessi. Cresciamo e diventiamo uomini, e abbiamo paura solo quando perdiamo il controllo.

Abbiamo imparato a evitare le situazioni che ci potrebbero fare perdere il controllo, il che vuol dire che abbiamo cominciato a superare la stupidità. Non Volare Nei Temporali è un sistema che molti piloti accettano senza prova. Non Affidare Mai La Tua Vita A Un Motore è un po' meno osservato, molto spesso ignorato da chi non ha mai sentito un motore fermarsi in volo.

È una terribile sensazione di vuoto quella che si prova quando un motore moderno garantito certificato approvato spacca l'albero a gomiti o ingoia una valvola o resta senza benzina mentre l'indicatore di livello segna PIENO. La sensazione è ancora peggiore se non si vede dove atterrare, ancora peggio se non ci si può lanciare, e diventa il massimo della disperazione quando si scopre di essere in trappola.

Certo ci sono centinaia di piloti che volano senza paura in notti buie e per miglia di nebbia, ma la loro tranquillità non deriva dal sapere e dal controllare, deriva dalla fede cieca in quel congegno di parti metalliche che è un motore. La loro paura non è superata, è solo stata nascosta dietro il rumore di quel propulsore. Quando quel rumore cessa in volo, è la paura, più forte che mai. La nostra sicurezza non è determinata dalla legalità o dalle garanzie, ma da come siamo bravi a pilotare.

Io sono stato chiamato "scavezzacollo" per aver portato passeggeri da vasti campi di fieno, e "fifone" per essermi rifiutato di portarli da piste strette in vicinanza di colline o alberi. "Pazzo irresponsabile" per aver tirato su da terra fazzoletti con la punta dell'ala, "troppo prudente" per aver deciso di non volare di notte senza paracadute. Ma penso sempre che la paura deve essere battuta in lotta aperta, non ignorata o scopata sotto il tappeto delle illusioni che il motore non pianta mai.

Il biplano cadeva dal cielo rivoltandosi, con piccole scosse. Cosa *ci* sto a fare *qui?* urlò la voce. Bastò un secondo per rispondere. Sto vivendo. E mi lancio se non avremo ripreso a volare raggiunti i seicento metri. A seicento metri tirerò la fibbia della cintura di sicurezza e cadrò fuori, mi allontanerò dall'aeroplano, e tirerò la maniglia di apertura del paracadute. È un peccato perderlo solo perché non sono stato capace di fare un semplice looping.

Non potrò mai far tacere il rimorso.

Lentamente, come una grande cassaforte sospesa, il muso dell'aeroplano si mosse verso il basso. Quella terribile serie di colpi si affievolì, e la corrente d'aria divenne più regolare. Vuoi vedere...

Rombammo attraverso i seicento metri diritti a muso in giù, di nuovo sotto controllo, e il motore sfiammò una volta, tossì, e riprese in pieno. Oddio, disse la voce. Per poco non ci rimanevi, questa volta, ed eri spaventato come un topo. Spaventato da morire. Volare non fa per te, vero?

Risalimmo a mille metri, misi giù il muso fino a che il vento non si lacerò in un gran grido rombante a centosessanta tra i tiranti, e questa volta con una buona tirata continua il biplano e io girammo un bel looping. Poi un altro, e un altro.

Cosa ci stiamo a fare qui? A superare la paura di morire, naturalmente. Perché siamo in volo? Possiamo dire che ci stiamo allenando a vivere!

Quella cosa sotto il divano

Tanto per cominciare, le cinture di sicurezza sugli aeroplani sono diverse. Al posto delle cinture americane, con cinghia e fermaglio, c'è un arnese a quattro strisce che ti lega al seggiolino come una mosca nella ragnatela. Anche i paracadute sono diversi. Tutte le cinghie si infilano in un unico blocchetto di metallo che quando è girato e premuto forte serve a sganciarle tutte insieme. Tutti guidano sul lato sbagliato della strada intorno all'aeroporto, e parlano con accento irlandese dicendo petrol per dir benzina e carburettor per carburatore, stall turn e flick roll per fieseler e frullino, chiamano circuit quello che per noi è pattern, e undercarriage il carrello. Non è difficile, in Irlanda, sentirsi desolatamente stranieri.

L'aerodromo è un grande quadrato verde, di mille metri di lato, dove pascola un gruppo di pecore lanose che si spaventano facilmente ma che bisogna allontanare con un passaggio basso ogni volta che si atterra.

Su questo campo un giorno fece la sua apparizione una specie di Taylorcraft con la cabina tutta vetrata e un piccolo motore in linea, che risultò essere un Auster. Il pilota era un certo Billy Reardon, e la prima cosa che fece dopo le consuete presentazioni fu di offrire un giro sul suo aeroplano al desolato straniero.

Fu una di quelle avventure in mondi paralleli che si trovano nei romanzi

di fantascienza, dove la vita sembra normale, ma non lo è per niente. L'elica girava in senso orario invece che antiorario come quelle americane; la cloche non era collegata a cavi sotto la piantana, ma a uno strano sistema di leve sotto il cruscotto; la lancetta del contagiri non si muoveva con continuità dai giri bassi a quelli alti, ma procedeva a scattini veloci come se fosse ripresa fotogramma per fotogramma.

Eppure, l'Auster si sollevò da terra e superò muretti di sassi e siepi di smeraldo verso un cielo del tutto simile al cielo di casa. Volammo per venti minuti, mentre Billy Reardon mi dimostrava il carattere del suo aeroplano come credo avrebbe fatto ogni pilota di qualunque paese. I due atterraggi che feci furono tra i peggiori che avessi mai fatto, ma Billy era lì pronto con molto tatto e una scusa cui sperava io credessi. «Ci vuole un'ora di volo per conoscerlo e domarlo. Stalla a soli quarantacinque chilometri all'ora — dopo che l'hai messo a terra, se arriva una raffichetta, ritornate su un'altra volta!» Billy Reardon mi divenne simpatico per aver detto questo.

Poi, qualche giorno dopo, fui invitato a cena a casa di Jon Hutchinson, un inglese che volava sui BAC 111 per l'Aer Lingus da Dublino, proprietario di un Morane Parasol del 1930, che aveva rimesso in volo da poco dopo un anno di lavoro. Appese ai muri c'erano fotografie di aeroplani, proprio come a casa mia; aveva scaffali pieni di libri d'aviazione, come me.

Dopo cena cominciammo a parlare, e a un tratto disse: «Aspetta che ti mostro... il più bel...» e si mise carponi a cercare sotto il divano del soggiorno. Tirò fuori qualcosa di pesante. Era un cilindro nero di acciaio del motore da duecentotrenta cavalli del Morane.

«Non è una meraviglia?»

Luccicava come inchiostro da stampa, con le alette di raffreddamento fresate esposte alla luce della stanza.

A chi, pensai, a quante persone avrebbe detto così, avrebbe fatto sapere che sotto il divano c'era un pezzo di un grosso motore? Forse solo a un altro suo conoscente, il cielo. Mi sentii onorato.

«È proprio un bel cilindro, Jon. Bello. Cosa c'è qui? Tre fori per le candele?»

«No, questo è per il cicchetto...»

Una settimana dopo mi capitò di conoscere un altro pilota dell'Aer Lingus, che aveva il suo Tiger Moth sullo stesso campo verde delle pecore dove avevo volato. La voce di Roger Kelly, a parte l'accento di Dublino,

suonava come le voci che avevo sentito sempre più spesso negli ultimi anni.

«Il fatto che hai il brevetto di Pilota di Linea non significa che voli meglio» disse. «Il giorno che questi piloti che volano per denaro si trovano senza più niente perché è partito il cruscotto o cose del genere, e si trovano solo con cloche e pedaliera, non sapranno più come pilotare.»

Forse non intendeva dire questo alla lettera, ma, un momento dopo, di sicuro voleva esprimere quel senso di disagio che molti piloti sportivi hanno sentito: «Il giorno che mi obbligheranno a mettere la radio sul Moth sarà il giorno in cui smetterò di volare».

Fu allora, credo, che finalmente imparai che un aviatore quando lascia i confini della propria nazione non diventa uno straniero. In qualunque parte del mondo vada, è possibile che ci sia un divano sotto il quale è nascosto un cilindro di motore d'aeroplano.

Un sacco a pelo da 71.000 dollari

Un volo di trasferimento, ecco tutto, per portare un Cessna Super Skymaster dalla fabbrica di Wichita al rivenditore di San Francisco. Non molte cose degne di nota possono accadere in un volo di routine come questo. E infatti non accadde nulla. Accadde a terra.

Lo Skymaster e io atterrammo ad Albuquerque a sera inoltrata, rullammo fino in fondo al campo, là sul lato ovest, dove c'è il rappresentante Cessna. Camminai fino al nuovo terminal per prendere una tazza di brodo, poi verso mezzanotte ritornai a piedi all'aeroplano.

Qualche volta, quando volo su un aeroplano che non piloto di solito, prendo degli atteggiamenti per l'occasione, e fingo di essere la persona che mi aspetto di veder pilotare quell'aereo. Sullo Skymaster ero un pilota executive mentre si avvia in linea di volo verso il velivolo di compagnia. Un pilota d'affari stereotipato, molto solenne: fatti e cifre, una valigetta ventiquattrore, un borsone nero pieno di cartine Jeppesen, sapete come sono. Questo ero io. Camminavo a mezzanotte col pensiero fisso di andare a controllare il tempo, anche se non avrei volato fino all'indomani mattina. Freddo. Attento. Mai un errore.

Ma mentre procedevo per la mia strada professionale, entrando nell'area di parcheggio, vicino alla siepe, notai la sagoma dello Skymaster stagliata contro la luce di un faro... quella doppia coda da squalo tesa e nera contro

la luce. Provai un improvviso grande affetto per quell'aeroplano, per quell'oggetto.

Soltanto perché eravamo arrivati insieme da tanto lontano in un pomeriggio, credo, e con il vento contro.

Affetto per un aeroplano. Credo di non aver mai pensato che i piloti di compagnia avessero questi sentimenti. Ma li hanno.

Questa fu la prima cosa.

Sull'hangar della Cessna c'è un altoparlante collegato sulla frequenza della torre, e tenuto alto abbastanza da permettere all'incaricato alla linea di sentire le comunicazioni e guidare gli aerei in arrivo al rifornimento. A quell'ora si sentivano solo scariche statiche, molto amplificate dall'altoparlante. Ma poi ci fu una fila di parole, la voce di qualcuno in volo invisibile nella notte. «Buonasera, Kirtland Torre. Bimotore Beech nove sei Baker Kilo è sul Passo, diretto all'atterraggio.»

Nessun rumore in cielo, solo quella voce dall'altoparlante, con l'eco, e con un sottofondo di vibrazioni di motori.

Poi, qualche minuto più tardi, udii un debolissimo attutito arrancare di eliche, e vidi la lenta traccia delle luci di navigazione. Quell'uomo aveva fatto un passo nella realtà: passava lentamente da una dimensione alla vita. «Sei Baker Kilo è cinque (miglia) fuori in avvicinamento diretto.»

«Baker Kilo autorizzato all'atterraggio.» Era un'opera, uno spettacolo su un palcoscenico di venti chilometri, e io ero tutta la platea.

Pochi minuti dopo ci fu lo squic squic delle ruote che toccavano il cemento, il sospiro dei motori ridotti dal regime di avvicinamento. Poi il silenzio. Poi di nuovo il ronfare dei motori al minimo, sempre più distinto fino a quando con un rantolo fecero fermare le loro eliche a una trentina di metri da dove stavo, vicino allo Skymaster. Poi i piccoli rumori sommessi della fine di un volo: i tacchi che strisciano a terra, le porte che si chiudono, e le frasi del pilota al copilota.

Questa fu la seconda cosa.

Quando i piloti del Beech se ne furono andati, reclinai al massimo il sedile di destra dello Skymaster, e mi sdraiai meglio che potei. Il cappotto per coperta, i poggiatesta per cuscino. Non era proprio comodo... neanche un decimo di quanto è bello srotolare il proprio sacco a pelo sotto l'ala di un Champion e star là a guardare le stelle.

Questo aeroplano era diverso. Era fatto di lamiera invece che di tela e vernice, radio e omnidirezionale e ADF e DME e segnalatori di radiofari

ed EGT e autopilota e trim e flap e regolatore dell'elica e correttore di miscela invece di niente. Ma le stelle erano le stesse stelle.

All'alba, mi resi conto che il Cessna Super Skymaster, benché fosse un meraviglioso bimotore che non avrebbe mai ucciso un pilota con la terribile imbardata provocata dalla perdita di un motore nel tempo brutto e a pieno carico, era un pessimo sacco a pelo. Per 71.000 dollari avrebbero potuto fare un aeroplano un po' più comodo per dormirci dentro! Scoprii poi che non si poteva neanche appendere la camicia buona all'elica posteriore: si riempiva di polvere e di gas di scarico. L'elica anteriore poteva andar bene come attaccapanni; ma chi può permettersi un aeroplano da 71.000 dollari certamente ha un guardaroba che non può stare su una sola elica!

Questa fu la terza cosa.

All'alba eravamo in volo, il Cessna e io, e prima di mezzogiorno atterravamo in California. Un pessimo sacco a pelo, ma una macchina niente male, per andare in giro.

Macchina? Ci pensai, e rividi la sagoma da squalo dei timoni ad Albuquerque, i piloti del Beech ridiventare vivi, il sacco a pelo da 71.000 dollari. Sono tutti uguali, se li guardi al momento giusto. Vecchi o nuovi, di tela o di metallo, nessun aeroplano è una macchina. E invece un qualcosa che rende tanto piacevole volare.

Morte nel pomeriggio.
Una storia di volo a vela

Non disse nulla fino al pomeriggio di quel primo giorno. Poi, mentre ci infilavamo dentro all'aliante della gara, ci legavamo ben stretti con le cinghie del paracadute e la cintura e le bretelle di sicurezza, controllavamo i comandi e i diruttori e il dispositivo di sgancio, disse: «È come prepararsi a nascere. Il bambino si deve sentire così, quando sta per venire al mondo».

Attenzione. Lui è solito dire cose di questo genere.

«Questo non è il mondo» replicai con fermezza ma senza astio. «Vedi? Targhetta con i dati del costruttore, proprio qui. Schweizer 1-26, aliante monoposto. E tutti questi altri sulla pista sono anche loro alianti 1-26, e qui siamo a Harris Hill e questa è una gara e siamo qui per vincere, non dimenticarlo, OK? Limitiamoci a fare quello che siamo venuti a fare, per

favore.»

Non rispose. Solo strinse meglio le cinghie, spostò i comandi di volo e tutto in fretta come un pianista muove le dita all'ultimo momento prima che inizi il concerto.

Un aereo trainatore Super Cub rullò davanti a noi, e sessanta metri di cavo di nylon fu steso per collegarci per il traino. Eravamo pronti al decollo.

«Impotente. Niente di più impotente di un aliante a terra.»

«Già» dissi. «Sei pronto?»

«Andiamo.»

Sventolai il timone per segnalare al pilota del trainatore. Il Cub si mosse, il cavo serpeggiò in avanti, si tese, e il nostro meraviglioso Schweizer cominciò la corsa. Il trainatore diede tutta manetta e da quel momento eravamo in ballo... In pochi secondi gli alettoni diventarono efficaci, poi il timone, e infine l'elevatore. Tirai appena la cloche indietro e l'aliante si sollevò dalla pista, solo trenta chilometri, per facilitare il decollo del Cub. Eravamo in volo, con il solido fruscio del vento intorno a noi, con i comandi vivi tra le mani.

«Siamo venuti al mondo» disse calmo. «Ecco cosa significa venire al mondo.»

Prese lui i comandi senza chiederlo, pilotando un po' incerto all'inizio con quelle ali lunghe, delfinando un po' dietro al trainatore finché si abituò a tenere la posizione di traino alto. Andava bene — non era eccezionale, ma niente male. Era un pilota medio, direi. Un pilota medio con poche ore di volo.

Harris Hill sfuggì dietro di noi. Il Cub virò per seguire il pendìo, in salita, e sebbene avessimo avvertito qualche ascendenza e forse avremmo potuto sganciare un minuto dopo il decollo, rimanemmo buoni buoni al traino, ritenendo saggio sfruttare il suo aiuto finché potevamo.

«Hai mai osservato» disse «quanto l'essere al traino sia simile al crescere? È come un ragazzo che cresce. Mentre ti abitui al senso della vita, il trainatore-madre è lì davanti a te, e ti protegge dall'aria discendente, portandoti in quota. Il volo a vela è molto simile alla vita, non credi?»

Sospirai. Parlava di queste cose, e ignorava i sottili piccoli trucchi delle gare. Avremmo potuto far girare il trainatore verso il nostro percorso tirando verso sinistra la coda del Cub con il cavo di traino. Avremmo potuto prolungare la salita tirandogli un po' su la coda. Trucchi di questo

genere possono fruttare qualche centinaio di metri gratis sul percorso, e questo può avere il suo peso, in gara. Ma lui ignorava tutto quello che io sapevo, e tirava avanti con quello che sapeva.

«Un ragazzo può far tutto con calma, senza troppa pressione, senza troppe decisioni, lasciandosi trainare nell'aria della vita. Non deve preoccuparsi delle discendenze, o di trovarsi le ascendenze da solo. Rimanere al traino è ciò che si chiama *sicurezza.»*

«Se virassi un pochino a sinistra...» dissi.

«Ma fino a che rimane al traino, non è libero: bisogna tenere in considerazione questo.»

Ero impaziente di poter dire la mia. Volevo spingerlo a dare le tiratine al trainatore per guadagnare quella spinta extra nella direzione giusta. Non è barare. Lo possono fare tutti.

«Voglio essere subito libero» disse.

Prima che potessi fermarlo, tirò lo sgancio del traino — VAM! e ci trovammo soli in cielo. I rumori della velocità di traino lasciarono il posto al lieve fruscio di un aliante in planata.

«Non sei stato molto furbo» dissi. «Avresti potuto spremere altri cinquanta metri da quel traino, e dirigerlo un po'...»

«Volevo essere libero» mi rispose. Come se questa fosse una risposta.

Dovetti riconoscere, però, che virò direttamente in rotta, puntando il muso controvento verso il pilone, lontano sessantacinque chilometri. Non era un tema facile, un pilone controvento su un 1-26. Per rendere le cose più difficili, c'era un gran buco blu di aria immobile tra noi e il primo cumulo al di là della valle.

Si annunciava una planata lunga e difficile per raggiungerli, e avremmo potuto essere troppo bassi allora, avremmo potuto planare al di sotto delle correnti ascendenti che si formavano sotto di loro. Mantenemmo il muso in rotta, e aumentammo la velocità a quella di miglior penetrazione attraverso le discendenze. La maggioranza degli altri alianti, notai, erano rimasti vicino alla collina dopo lo sgancio, lavorandosi la corrente di pendìo; aspettavano una termica che desse loro una quota di sicurezza per il balzo attraverso la valle. Una vista splendida, vederli veleggiare e spiralare al sole. Eppure, mentre spiralavano, lo sapevo benissimo, ci osservavano, per vedere se il nostro tentativo di penetrare subito fosse riuscito. Se sì, ci avrebbero seguiti.

Non ero sicuro di cosa avrei fatto, se avessi pilotato io. È molto

romantico e coraggioso partire in quarta sul percorso subito dopo lo sgancio, ma se non ti va bene e la discendenza ti porta giù fino a terra, sei fatto, sei fuori dal gioco. Naturalmente sei fatto anche se passi tutto il giorno nell'ascendenza di pendìo di Harris Hill. Il gioco consiste nel raggiungere il pilone, e per questo ci vuole la giusta dose di coraggio e di prudenza. Gli altri avevano iniziato con prudenza; il mio amico aveva scelto il coraggio. Volavamo direttamente in allontanamento dalla collina, scendendo a un metro e mezzo al secondo.

«Hai ragione» disse, leggendomi nel pensiero. «Ancora un minuto in questa discendenza e non potremo più ritornare in planata alla collina. Ma non sei d'accordo? Presto o tardi un uomo non deve voltare le spalle alla sicurezza del trainatore e dell'ascendenza del pendìo e andare per conto suo, vada come vada?»

«Lo credo anch'io.»

Ma forse, se avessimo aspettato, si sarebbe formata qualche termica nella valle. A questo punto avremmo potuto stare in aria per altri cinque minuti, poi saremmo stati costretti a scegliere un campo e atterrare. Cominciai a cercare campi, un po' seccato, magari, sempre più convinto che avremmo dovuto aspettare come gli altri. Mi piace il volo a vela. Mi dispiace però buttar via quelle che avrebbero potuto essere due o tre ore di volo per fare una sfrecciata di sette minuti verso terra, solo perché a questo tipo piace fare il coraggioso. Due metri al secondo a scendere.

«Uno deve fare del suo meglio» disse.

«Il tuo meglio è diverso dal mio meglio. La prossima volta, mi lasci pilotare l'aliante, OK?»

«No.» E lo diceva sul serio. Ogni volo che facevamo, pilotava lui, tranne un minuto o due, ogni tanto. Ha fatto qualche errore colossale, finora, ma ci sono stati anche voli meravigliosi, devo ammetterlo. Errori o no, meraviglie o no, non mi ha mai lasciato pilotare.

Un metro e mezzo al secondo in discesa, trecento metri sul terreno.

«È fatta» dissi. «Stringiti le cinture.»

Non rispose e virò verso un parcheggio asfaltato illuminato dal sole. «Forse no.»

Il gioco era finito. Lo sapevo. Non c'era più niente da fare. Se si fosse diretto sul parcheggio, che era troppo corto per atterrarci, avrebbe sparso rottami di aliante dappertutto. E non c'era nessun altro posto per atterrare... fili, alberi, strade. Un metro al secondo, e passavamo per i duecento metri

di quota.

«Stavolta ci siamo, amico mio, ci siamo proprio!» Era tutto finito tranne il disastro. Non era un pilota bravo abbastanza per metter giù un 1-26 in quello spazio senza romperlo. A.J. Smith se la sarebbe cavata, forse, ma questo tipo, con solo poche ore su un 1-26, non aveva speranza. Mi strinsi bene le cinghie. Alla malora, pensai. Se avessi pilotato io, adesso saremmo al sicuro nella corrente di pendìo vicino alla collina. Ma pilota lui, con le sue bravate, e adesso siamo a un minuto dal disastro.

«Bene! Che ne dici?» disse. «Finalmente ascendenza! Un metro, un metro e mezzo al secondo a salire!»

Inclinò stretto lo Schweizer a sinistra, spiralando dentro una termica striminzita sul parcheggio. Tacque per un bel po', mentre si lavorava la termica.

«Guarda» disse alla fine «tre metri al secondo a salire!»

«Già. Qualche volta hai una fortuna sfacciata.»

«Credi che sia fortuna? Forse sì. Forse no. Se credi nelle ascendenze, non smettere mai di cercarle, e sono certo che sarai più fortunato di chi rinuncia a trecento metri. E non c'è speranza di raggiungere il pilone se non si impara a trovare le ascendenze da soli, non credi?»

Salimmo in termica fino a milletrecento metri e si rimise in rotta.

«Quella termichetta ci ha salvato la pelle» dissi «e tu la lasci, le volti le spalle senza neanche un saluto.» Stavo scherzando, prendendomi gioco dei suoi modi da sognatore.

«Giusto. Nessun saluto. Non ci serve a niente restare sul posto dopo che abbiamo fatto la quota massima possibile. Attaccarsi alla vecchia termica è da non credenti. Succede sempre. La sola vera sicurezza per un aliante consiste nel sapere che il cielo ha altre termiche, invisibili, che lo aspettano. Si tratta solo di sapere come trovare ciò che è già lì.»

«Hm» dissi. Sembrava abbastanza logico con milletrecento metri da parte, ma questa filosofia non era di molto conforto prima, quando credevo che fossimo destinati a un parcheggio.

Tirammo avanti in uno zero per un po', poi anche quello svanì e ricominciammo a scendere. Raggiungemmo i cumuli, è vero, ma non c'erano ascendenze. Ci sarebbero dovute essere ascendenze, ma non c'erano. Provai caldo, di colpo. Sotto di noi c'era il bordo di una vasta foresta di pini — avevamo bisogno di quelle ascendenze.

«Un metro a scendere» dissi. «Cosa pensi di fare adesso?»

«Credo che rimarrò in rotta. Penso che sia la cosa giusta da fare, discendenza o no.»

La cosa giusta. È sempre difficile da fare la cosa giusta, nel volo a vela. Quando si sale, per esempio, bisogna rallentare, proprio quando sembra di poter filare in rotta a muso basso per guadagnare velocità. Quando si scende, quando sembra di dover tirar su il muso, è quando bisogna buttarlo giù, per aumentare la velocità e passare attraverso la discendenza il più presto possibile. Bisogna riconoscere, tuttavia, che lui mise il muso basso e iniziò la penetrazione, anche se eravamo molto addentrati su quelle colline spinose di alberi, scendendo fino a settecentocinquanta metri senza nessun posto per atterrare. Volava come se avesse studiato i libri sul volo a vela. Di più, volava come se credesse che quei libri dicessero il vero.

«Viene il momento» mi aveva detto una volta «in cui tu devi credere alla gente che ha già fatto quello che tu vuoi fare. Devi credere a quello che ti dicono, e seguirlo fino a quando non vai fuori a provarlo da solo.»

Non avrei dovuto chiederglielo, era proprio quello che stava facendo in quel momento: credere ai grafici delle ascendenze sui rilievi con vento al traverso.

Perdemmo quota.

«Si direbbe che quella nube abbia ascendenza, là, oltre l'ala destra, a circa tre chilometri.»

«Potrebbe.»

Ci fu silenzio per un po'.

«E allora perché non tagliamo in là finché abbiamo quota sufficiente per farlo?» Mi sembrava di essere un maestro elementare con uno scolaro un po' tardo.

«Sì. Certo. Guarda a sinistra, anche. C'è una bella ascendenza, a quindici chilometri sotto quel cumulo. Ma non è in rotta. Se ci arriviamo possiamo salire, è vero, ma ci troveremmo quindici chilometri fuori rotta, e dovremo usare tutta la nostra quota per rientrare. E allora perché fare la digressione? Tutto quello che faremmo sarebbe una perdita di tempo, non ci porterebbe in nessun posto. È successo a tanti bravi piloti. Non succederà a me, se posso evitarlo.»

«Va' alto e sta' alto» citai. Non fece una piega.

Che brutta giornata! Eravamo scesi fino a cinquecento metri, in mezzo a un fascio di discendenze, e senza un posto per atterrare se non sugli alberi. L'aria era ristagnante, come un granito trasparente. Qui era peggio di

prima. Nel parcheggio, almeno, ci sarebbe stata gente per aiutarci a raccogliere i rottami. Qui nella foresta non c'era nemmeno una torre di osservazione. Avremmo sbattuto e nessuno se ne sarebbe accorto.

«Ma guarda un po'» disse inclinando stretto l'aliante verso destra.

«Che c'è? Cosa stai facendo?»

«Guarda, un aliante.»

Era un 1-26 bianchissimo, che spiralava in una termica cinque o seicento metri da noi. Credevamo di essere soli, quando abbiamo lasciato la collina, invece c'era qualcuno davanti a noi, per tutto il tempo, e adesso segnalava una termica.

«Grazie, amico, chiunque tu sia.» Forse l'abbiamo detto insieme.

Scivolammo sotto l'altro Schweizer, e subito il variometro indicò un metro al secondo in salita. Non sembra un gran che, sulla carta, ma un metro ai secondo su una foresta di pini a perdita d'occhio è bello a vedersi. Ci lavorammo quell'ascendenza con pazienza e attenzione e, quando la lasciammo, avevamo di nuovo milleduecento metri da parte. L'altro aliante si era messo in rotta da un pezzo.

«Gentile da parte sua, segnalarci quella termica» osservai.

«Ma cosa dici?» Sembrava seccato. «Non la segnalava per noi. Ha trovato una termica per sé e l'ha usata per la sua salita. Credi che abbia fatto quella salita per noi? Non ci avrebbe aiutato di un centimetro se non fossimo stati pronti per essere aiutati. Se non l'avessimo visto, là dietro, o se l'avessimo visto e non avessimo creduto che avremmo potuto sfruttare la termica che aveva trovato, probabilmente adesso saremmo seduti su qualche ramo di pino.»

Appena lasciata la termica, guardando giù vedemmo un altro aliante basso planare verso la sua base, trovare l'ascendenza, e spiralare per far quota al suo interno.

«Vedi?» disse. «Quello laggiù probabilmente ci sta ringraziando per avergli segnalato la termica, ma noi non sapevamo neanche che ci fosse. Non è buffo? Facciamo la nostra salita, e salta fuori che abbiamo fatto un favore a qualcuno.»

Le montagne lasciarono il posto alla pianura verso la fine del giorno. Stavo lasciandomi trasportare senza pensare troppo, quando lui esclamò: «Guarda là».

C'era un grande campo verde, vicino alla strada, e al centro del campo c'era un aliante, atterrato.

«Peccato» aggiunse con uno strano rincrescimento nella voce.

Mi stupii nel sentirglielo dire.

«Peccato? Cosa vuoi dire?»

«Quel povero diavolo è arrivato fin qui, e adesso è fuori gara, seduto a terra in quel campo.»

«Devi essere stanco» replicai. «Non è fuori. La distanza che ha fatto conta per il punteggio, e quei punti si aggiungeranno a quelli che farà domani e il giorno dopo. Comunque non è una brutta sensazione, ogni tanto, essere a terra e fuori dalla competizione per un po', sdraiati sull'erba, a riposare, sapendo che volerai ancora.»

Mentre guardavamo, una giardinetta blu entrò con precauzione dalla strada nel campo, tirandosi dietro un lungo carrello per alianti. Sarebbe stato bello poter sentire... la squadra che rimproverava il pilota per non aver fatto meglio; il pilota che ricostruiva minuto per minuto il volo, per dimostrare di aver fatto il possibile. Probabilmente avrebbe imparato qualcosa, in modo da volare un po' meglio la prossima volta. Domani quel pilota sarebbe rinato di nuovo, nella gara, al termine di un altro traino.

«Hai ragione» disse. «Scusami. Non c'è niente di male. È proprio vero. Perdonami per non averlo capito subito.»

«Va bene.» Non saprei dire se mi avesse messo alla prova, o no. Lo fa, qualche volta.

Cercammo di allungare la planata finale fino alla meta, ma la discendenza fu peggiore al tramonto e non ci riuscimmo. Toccammo terra a sera su un pascolo solitario, un paio di chilometri prima della meta, ma avevamo fatto del nostro meglio e non avevamo rimorsi. Neanch'io avevo rimorsi, alla fine.

C'era un silenzio di morte quando il nostro aliante finalmente si arrestò nel verde, quando l'alito del vento sulle sue ali cessò con un sospiro.

Aprimmo la capottina io (il pratico) e lui (il romantico), come fossimo stati un solo pilota.

Saltammo fuori dal corpo dell'aliante che ci aveva portati attraverso l'avventura del pomeriggio. L'aria era fresca e leggera. Si sentivano gli uccelli nel prato.

Domani voleremo ancora, certo, ma per il momento è un piacere star sdraiati, stirarsi nell'erba e sentirsi vivi.

Dono a un ragazzo

In tutta la mia vita sono stato a quattro cocktail. Questo era il quinto e la voce dentro di me non mi dava pace. Diceva: che ragione plausibile, che scusa ci può essere, in nome del cielo, perché tu sia venuto in questo posto? C'è una sola persona, in tutta la stanza, che ha una vaga idea del volo? Hai un solo amico in una stanza piena di stranieri che discutono superficialmente di economia del paese e di politica e della società? Sei ben lontano dall'elemento di un aviatore.

In quel momento, un tale in un blazer a doppio petto dai bottoni d'oro, in piedi vicino al caminetto, parlava di un film.

«Mi è piaciuto *Trash»* disse in tono colto, e cominciò a descrivere nei dettagli una scena che avrebbe annoiato un rospo.

Cosa ci facevo in quel posto? A meno di cinque metri da me, dall'altra parte del muro, c'era il vento e la notte e le stelle, eppure io ero lì, in piena luce elettrica, fingendo di ascoltare quell'uomo che parlava.

Come fai a sopportarlo, mi chiesi. Sei fasullo. La tua faccia lo guarda ma tu pensi che è più stupido di un sasso. Se tu avessi un minimo di onestà gli chiederesti dove trova spunto per vivere — se deve trovare i propri valori in Trash — e usciresti in silenzio da questa stanza; ti allontaneresti da questa casa, fuggiresti dai cocktail più lontano possibile e finalmente avresti imparato la lezione di non farti mai più vedere in posti come questi. Queste cose vanno benissimo per certa gente, ma non sono per te.

Poi il gruppo si sparpagliò, e mi trovai isolato con una signora oppressa dalle preoccupazioni per suo figlio.

«Ha solo quindici anni» disse. «È stato bocciato alle medie e fuma marijuana e non gli importa più niente di vivere. Dà la colpa a me. Entro un anno sarà morto, lo so. Non posso parlargli, minaccia di andarsene. Non gli importa...»

Era la prima voce di emozione che sentivo quella sera, il primo segno che qualcuno in quella stanza era un essere umano. Dicendo quelle cose, lanciando un filo a un estraneo appena conosciuto, in cerca di aiuto, quella signora mi salvò dal mare della noia. Mi ritrovai nei miei quindici, diciotto anni, quando pensavo che il mondo fosse un posto freddo e isolato dove non c'era posto per gli ultimi arrivati. Ma più o meno in quel periodo scoprii il volo, che per me rappresentava una sfida, voleva dire ti sfido a sopravvivere da solo nel cielo, e ti offro una fiducia interiore se sarai bravo

abbastanza per farlo, e se lo farai avrai un modo per scoprire chi sei e non sarai mai più solo.

«Il suo ragazzo non ha mai pilotato un aeroplano, per caso?»

«No. Naturalmente no. Ha solo quindici anni.»

«Se deve morire entro un anno, si direbbe che è molto vecchio.»

«Ho fatto tutto il possibile. Mi sono tormentata il cervello per riuscire, per parlare a Bill...»

Cominciai a pensare a me all'età di quindici anni, quando cambiai la mia vita con un aereo da turismo biposto; al rumore di un piccolo motore alle sette del mattino, alla rugiada sull'erba, ai fili di fumo bluastro che uscivano dalle ciminiere della periferia e che salivano diritti su nell'aria calma e chiara dell'autunno.

«Guardi. Le dirò... ho un aeroplano all'aeroporto, e non partirò fino a domani pomeriggio. Ne parli a Bill. Perché no? Se gli interessa, lo farò volare sul Cub. Potrà tenere i comandi, capire come funziona. Può darsi che non gli piaccia, ma può darsi di sì. E se sì, potrà cominciare da qui. Perché non gli dice che c'è un volo a sua disposizione, se vuole?»

Parlammo ancora un po' e c'era una debole speranza nella voce di quella donna, che si arrampicava sui vetri per salvare suo figlio.

Pensai al ragazzo, quella notte. A come quelli di noi che volano hanno un debito da pagare. Non c'è una ricompensa diretta per il nostro primo istruttore, che ha dato una nuova direzione alla nostra vita. Possiamo pagare quel debito solo passando ad altri il dono che ci è stato fatto; ponendolo nelle mani di chi sta cercando, come noi cercavamo, il suo posto e la sua libertà.

Se lo vorrà, pensavo, il ragazzo potrà lavare e lucidare il Cub in cambio di lezioni di volo. Farà la sua strada come tanti ragazzi hanno fatto la loro, fin da quando ci sono stati aeroplani da lavare. E un giorno se ne andrà libero per il cielo e parte del mio debito sarà pagato.

Andai presto all'aeroporto il giorno dopo, sperando nel volo. Chi lo sa? Forse sarà uno di quei rari piloti nati che afferrano l'idea del volo in un solo lampo di intuizione e capiscono che contiene qualcosa su cui si può edificare un intero stile di vita. Dopo un'ora saprà volare livellato, salire e planare e virare, e seguire sui comandi la manovra di atterraggio...

Pensavo a questo, mentre toglievo i picchetti al Cub, facevo i controlli prevolo, scaldavo il motore. Certo avrebbe anche potuto non piacergli. Al mondo c'è gente che non trova che un aeroplano sia un essere incantevole,

e che non ha il minimo desiderio di essere solo nel cielo azzurro e guardare giù sulla campagna. Poteva darsi che quel ragazzo fosse uno di quelli. Ma io gli avrei lo stesso offerto il mio dono, perché lui potesse rendersi conto che non era il volo quello che cercava. Comunque, sarebbe stato un aiuto per il povero ragazzo.

Aspettai tutto il giorno. Non si fece vivo. Non venne neanche per vedere l'aeroplano. Non avrei mai saputo se era un pilota nato o no.

«Roba da matti!» dissi più tardi al mio navigatore, nel volo di ritorno a casa. «Voglio dire che è assurdo! Uno piove dal cielo e offre un assaggio gratuito del volo, un'avventura diversa da tutto quello che ha fatto finora, e il ragazzo non la prova neanche! Mah, se fossi stato io, sarei stato là all'alba, a camminare su e giù nervosamente, aspettando!»

Rimanemmo in silenzio per un po', poi il navigatore rispose: «Non ti è venuto da pensare a come avrà ricevuto l'offerta?».

«Che cosa c'entra come ha avuto l'offerta? È l'avventura che conta, non il modo come te la si offre.»

«È stata sua madre a parlargliene. Sua madre! Credi che un ribelle di quindici anni si prenda la briga di considerare qualsiasi cosa gli dica sua *madre?*

Non c'era bisogno di rispondere. La verità trova la sua risposta anche nel rombo del motore e nel vento.

Così finisce la storia. Forse oggi il ragazzo ha trovato la sua strada, o è caduto in braccio all'eroina, o forse è morto. Aveva la sua vita da vivere e l'ha vissuta nel modo che preferiva. Possiamo offrire un dono, ma non possiamo farlo accettare a chi non lo vuole.

Non sono scoraggiato. Ci proverò ancora, e può darsi che un giorno possa cominciare a pagare il mio debito al vecchio Bob Keech, il mio primo istruttore, che un bel mattino uscì per venirmi incontro all'aeroporto. Cambiò la mia vita quando sorridendo pronunciò queste parole: «Allora, questa è un'ala...».

Un raduno aereo di sogno

È stato il raduno aereo più strano che abbia mai visto. Forse è stato un sogno, tanto era strano. C'era questo cielo di seta blu, quasi irreale, con nubi batuffolo cucite un po' in alto (non tante da oscurare il sole, che era tutta luce gialla), con un'erba di velluto verde per atterrare e cemento

bianco e duro come l'avorio per decollare. Qualche albero alto intorno, larghi ombrelloni di foglie dove la gente stava seduta e guardava i voli. Panini. Aranciate fresche.

Parcheggiati qua e là intorno a questo prato in leggera discesa c'erano gli aeroplani, una ventina, qualcuno portato all'ombra degli alberi. Quasi tutti biposti ad ala alta.

Ero seduto là sotto l'ala del mio Cub a godermi questa strana vista, guardando un Cessna che richiamava in atterraggio, quando un tale si fermò vicino. Anche lui guardò il Cessna, poi disse: «È un bel Cub, il tuo. Partecipi al Test?».

Come chiunque si consideri tra gli aviatori più abili del mondo, sono sempre pronto alla competizione, e tale immaginavo fosse il Test, anche se non avevo mai sentito usare questa parola in questo significato.

«Certamente» dissi.

«Mi fa piacere» disse, e segnò il numero del mio aeroplano sul suo schedario. Non mi chiese il nome.

«È un motore da sessantacinque cavalli?» chiese.

«Ottantacinque.»

«Altezza dell'elica?»

Questa era una domanda strana. «Altezza dell'elica? Cosa ti serve...? Due metri, credo.»

Scosse la testa e prese il nastro misuratore. «Cosa dire di piloti che vengono per un Test e non sanno neanche l'altezza della loro elica?» Andò davanti al muso del Cub. «Permetti?»

«Sicuro. Mi piacerebbe saperlo.»

Il nastro fu estratto con cura, teso da terra alla punta dell'elica. «Due metri e novantacinque millimetri» disse segnando il valore sulla sua cartella. «E adesso ho bisogno del tuo fattore.»

«Fattore?»

«Fattore di prestazioni. Carico alare su Carico per cavallo. Dì, è il primo Test che fai?» Sembrava stupito.

«Beh, sapendo l'altezza dell'elica e il fattore, devo dire di sì.»

«Oh, mi dispiace! Benvenuto a bordo! Lieto di averti con noi.» Sfogliò una risma di schede. «Vediamo. Un Cub Reed Clip-Wing, ottantacinque cavalli... eccolo qui. Carico alare otto virgola cinque, carico per cavallo quattordici virgola tre, e il tuo fattore è uno virgola sette.» Lo annotò sulla cartella. «Non preoccuparti di questo» disse. «Pensa a volare.»

«Il primo è il Cuneo. Vola meglio che puoi.» Mi diede un libriccino e si incamminò con il suo schedario verso un Taylorcraft tutto bianco parcheggiato vicino a una tovaglia con relativo cestino da picnic sull'altro lato del pendìo.

Il libriccino era stampato in rilievo in inchiostro blu scuro, elegante come un invito a cena.

TEST
PILOTI
14 OTTOBRE, 1972

«Per coloro che non amano i raduni così ben organizzati» si leggeva a metà della prima pagina «c'è un elenco a pagina diciannove di raduni convenzionali in questa area. Questo raduno è stato concepito per quegli aviatori che credono di essere tra i migliori del mondo. Questo raduno è il Test per vedere se lo sono.»

C'era una nota storica sull'evento, qualche informazione tecnica sul fattore di prestazioni e sui criteri di giudizio, poi cominciava una descrizione di una serie di prove complicate, che non avrei nemmeno immaginato prima. Il libretto spiegava che la maggioranza dei piloti non diventa abile senza allenamento, ma, allenamento o no, il solo modo di riuscire bene nel Test era di volare veramente con abilità.

Deglutii. Mi piaceva considerare me stesso uno tra i migliori, ma naturalmente ci sono buone ragioni per cui non mi è possibile allenarmi molto nel volo di precisione. Bisogna anche guadagnarsi da vivere.

C'era un commento finale al termine dell'introduzione che forse doveva essere divertente: «Si accetteranno con simpatia scuse per il volo poco preciso, ma questo non cambierà il risultato del Test.» Deglutii di nuovo, e voltai pagina.

IL CUNEO

PROVA: *Controllo di quota. Il cuneo è un tunnel di nastri segna-ostacolo piazzati in serie attraverso la linea centrale della pista. Il nastro più alto è a cinque metri, gli altri sono più bassi a gradini di otto centimetri ogni tre metri lungo la pista in modo da formare un tunnel a forma di cuneo lungo settantatré metri, e con il nastro più basso a un'altezza eguale all'altezza dell'elìca del concorrente più cinque centimetri...*

Proseguiva con i dettagli, che i concorrenti erano squalificati se le ruote

toccavano la pista, se si discostavano dalla linea centrale; che non erano ammesse riattaccate né secondi tentativi. Ogni pilota che spezzava più di quattro nastri doveva offrire una botticella di aranciata gelata alla squadra addetta al montaggio dei nastri. Era detto tra parentesi, ma non faceva cenno al costo di una botticella di aranciata.

La fronte mi si imperlò all'improvviso quando provai a immaginare quella trappola di nastri che mi si avventava contro; e poi, ricordando che il Cuneo era solo per incominciare, che i piloti lo facevano per scaldarsi, per gioco, la fronte mi diventò fredda come il marmo. L'altezza dell'elica più cinque centimetri.

Sfogliai in fretta il libretto, e siccome il concetto che uno ha di se stesso dipende in gran parte dalla sua abilità nel pilotare il proprio aeroplano, passavo dal fuoco al ghiaccio e ancora al fuoco, e sempre peggio.

L'unica gara che avevo già visto era una corsa a bassa velocità, che era stata fatta in quella meraviglia annuale che è il raduno degli aerei antichi di Len von Clemm, a Watsonville, California. In questa, vince il pilota che ci mette più tempo a volare tra due segnali posti sulla linea centrale, tempo corretto con il fattore di prestazione. Non solo bisognava saper volare lenti, ma per piazzarsi bisognava saper volare lenti in *effetto suolo.*

Se questo in fondo era stuzzicante, il resto del Test era terrificante.

Ci sarebbe stato uno Slalom, per vedere chi fosse il pilota più veloce su un percorso di un chilometro e mezzo pieno di curve folli segnate da grossi palloni legati con la cordicella.

La pista per la prova di decollo corto terminava con una pedana inclinata in compensato alta quindici centimetri. Il pilota doveva scegliere la sua minima distanza dalla pedana, fare il decollo con il ruotino di coda a terra (o con la ruota anteriore alzata, diceva il libretto... c'erano sei aeroplani con carrello triciclo in gara) e saltare dalla pedana. Se l'aeroplano si alzava prima della pedana, o se le ruote ritoccavano terra dopo averla passata, non sarebbe neanche entrato in classifica.

C'era una prova di atterraggi di precisione a motore spento, e l'elica doveva risultare ferma agli osservatori dalla quota di trecento metri sul campo fino al contatto dopo aver superato un nastro che simulava uno steccato di un metro.

Seguiva un'altra prova a motore spento: ogni aeroplano metteva nel serbatoio solo la benzina equivalente a dieci minuti di volo in crociera normale. Il tempo era preso al decollo, vinceva chi restava più a lungo in

aria.

Poi veniva una corsa su un percorso a ostacoli rappresentati da palloncini e nastri, dove bisognava mettersi a coltello tra i piloni collocati a una distanza inferiore all'apertura alare, passar sopra ai palloncini rossi, passar sotto ai palloncini blu; almeno tre volte c'era da tirar su secco con virata a sinistra e subito dopo picchiare deciso virando a destra.

E così di seguito. C'erano gare di acrobazia, prove di formazione per il volo collettivo, e perfino una gara di rullaggio veloce. Non c'era posto per chi non conoscesse bene il proprio aeroplano, non c'era posto per chi era bravo a parole e scarso di manico. Per un breve istante ebbi il pensiero irrazionale che avrei potuto benissimo essere uno di questi, ma in quel momento fu lanciato un razzo verde e un giudice di gara cominciò a parlare con voce calma dall'altoparlante.

«Prego, mettete in moto per il Cuneo.»

Il Taylorcraft bianco lì di fronte si mise in moto, il pilota salutava con la mano una signora giovane e bella vicino alla tovaglia sotto l'albero. Non sembrava per nulla spaventato dal tunnel di nastri. Non doveva sembrare spaventato. Decollò con quel piccolo aeroplano, fece un giro, come un nuotatore che si rivolta in fondo alla corsia, e picchiò dentro quel Cuneo con un movimento dolce e continuo. Per qualche secondo fu circondato dai nastri svolazzanti, poi fu libero, con i nastri che si agitavano e ondeggiavano nella scia del suo volo, ma nessuno era rotto. Avevo la gola secca.

Decollò un Ercoupe, virò, e ritornò tranquillo a fare esattamente la stessa cosa. 1 nastri non furono neppure sfrangiati.

Misi in moto il motore del Cub, ormai convinto, mentre un Cessna 140 si infilava nel tunnel, che doveva essere molto più facile di come sembrava. Dopo tutto piloto aeroplani da tanti anni...

L'aranciata ghiacciata costa al barilotto la somma sbalorditiva di 21 dollari e 75. E i nastri non entrano in ordine nella cappotta del motore. Sono tagliati a fettine dalle alette di raffreddamento dei cilindri e impastate, così da dover essere poi pescate con le dita.

Mentre ero intento a questo lavoro, decisi che per allenarmi per il Cuneo avrei dovuto tirar su un nastro, uno solo, al mio aeroporto. Passargli sotto fino a quando sarei stato capace di farlo bene, poi abbassarlo un po'. Tutti gli altri nastri erano solo messa in scena per provare la calma del pilota. Se si dimentica tutto il resto tranne il passare sotto il nastro più basso, gli altri

si evitano da soli. Ma il terrore di volare diritto dentro tutta quella seta (devo anche aver preso una raffichetta, anche se nessun altro è stato sfortunato come me) è terrore vero. Credo di aver abbassato la testa, quando li ho presi, e di aver urlato.

Il raduno andò avanti come se non fosse raro che qualcuno come me partecipasse al Test. Lo scopo, dopo tutto, era di provare quali piloti fossero bravi e quali meno. Ogni altro commento era fuori dallo scopo, anche se forse divertiva gli spettatori.

Tranne poche eccezioni (per esempio la corsa a bassa quota su un percorso di sedici chilometri) tutte le prove del Test si svolgevano in vista del campo... e della gente con in mano il libretto *Test*... Spettatori che controllavano quali erano gli assi e quali le scamorze.

Non c'era una gran sensazione di fretta in tutto il raduno, era piuttosto rilassato, e c'era tempo tra le prove per i piloti per parlare, con panini e patatine in mano, della prova appena finita e di quella che stava per incominciare.

Il mio premio fu la vecchia massima della competizione, che chi meno sa, più impara. È sempre un gran piacere stare in disparte e ascoltare parlare un uomo che ha appena provato, in volo, a conoscere quello di cui sta parlando.

Per esempio il pilota dell'Ercoupe. Quell'aeroplanetto, così chiacchierato, nelle sue mani virava e volava come una gazzella in una vasta prateria.

«Non è poi quella gran cosa» mi disse quando glielo chiesi. «È un buon aeroplano. Ci vuole un po' per conoscerlo bene, per cominciare a curarlo, ma poi trovi che è capace di fare qualche trucchetto, se glielo lasci fare.»

È stato l'Ercoupe a vincere il Dietrofront... volare il più vicino possibile di fronte a una parete di carta crespata, poi, con un balzo, entro una apertura alare, girare e volar via in direzione opposta. Avrei scommesso che sarebbe stato impossibile farlo per un Ercoupe.

Per tutto quel volare, alla fine non venivano dati trofei, non venivano proclamati vincitori. Quello che sembrava interessare di più i piloti era come avevano volato a confronto di come avrebbero voluto volare. Il premio non era un trofeo, ma una certa conoscenza che ognuno sembrava tenere in gran conto.

A ognuno fu consegnata una busta sigillata infilata in tasca senza cura, per aprirla dopo il raduno, se mai la si fosse voluta aprire — contenente la

graduatoria del volo rispetto agli altri. Io, per esempio, non ho trovato necessario aprire la mia busta.

Non aspettatevi che entri in dettagli sui miei risultati nel Test, perché, sapete, questa non è una storia sulla mia abilità di pilota, ma su questo strano raduno aereo con tutte queste strane competizioni e tutti questi altri piloti che in qualche modo sono arrivati a essere veramente bravi, con i loro aeroplani.

Non sono sicuro, infatti, se tutto questo fosse proprio un sogno, alla fine, un sogno, anche molto reale. Certamente avrei volato meglio in tutte le prove se fossero avvenute nella realtà invece che in una specie di sogno freudiano autopunitivo dovuto, chissà, a un leggero bum in un atterraggio, per il resto perfetto, con il Cub.

Deve essere così. Non è possibile che sia successo davvero. Non esiste un posto come un aeroporto dove i prati discendono fin sulle piste e si può rullare all'ombra degli alberi, non esiste un cielo come quello, né un'erba come quella. Ma soprattutto non può esistere un pilota come quello di quel Taylorcraft, o quello del Cessna 140, o quel tipo dai capelli grigi che volava con l'Ercoupe nel Dietrofront e in tutto lo Slalom facendo appena increspare i nastri di seta.

Non sono comunque un pilota così scarso, io, da prendere i nastri. Lasciate che vi dica di quando volavo con lo Skyhawk. Questa è un'altra storia, non come questo stupido sogno che non significa niente perché niente di tutto questo è mai successo davvero. Ma se dovessimo incontrarci e vorrete avere un'idea più onesta di che bravo pilota io sia in realtà, chiedetemi di quella volta con lo Skyhawk, quando il motore si è fermato a tremila metri e l'unico posto per atterrare era quel *piccolissimo* campo tra gli alberi. Paura? Non avevo la minima paura perché conoscevo il mio aeroplano e sarebbe stato un gioco da ragazzi anche con tutto l'olio sul parabrezza...

Chiedetemi pure di quella volta con lo Skyhawk. Sarò lieto di raccontarvela.

Un giorno gli Egizi voleranno

Avrebbero potuto farlo, i Cartaginesi. O gli Etruschi, o gli Egizi. Quattromila anni fa, cinquemila anni fa, avrebbero potuto volare.

Se tu e io fossimo vissuti allora, conoscendo quello che conosciamo

adesso, avremmo potuto costruire una macchina in legno — centine e longherone in cedro, bambù, tenuti insieme da spine in legno, incollata con colla alla caseina, legata con lacci, rivestita di carta o di tela sottile, verniciata con l'amido. Corde intrecciate come cavi dei comandi, cerniere in legno e cuoio, il tutto leggero e di grande superficie. Non avremmo avuto bisogno di metallo, nemmeno di filo di ferro, e avremmo potuto farcela anche senza gomma o plexiglas.

Avremmo potuto costruire il primo alla svelta, rozzo ma robusto, da lanciare su rotaie giù da una collina controvento, per virare subito verso l'ascendenza di pendìo e volare per un'ora. Magari qualche cauta puntata in cerca di termiche.

Poi saremmo tornati al laboratorio, dopo aver dimostrato che era possibile, e soli o con l'aiuto di abili tecnici del faraone, avremmo potuto progredire dal libratore a un veleggiatore, a una flotta di veleggiatori. Imparando i princìpi, gli uomini del tempo avrebbero scoperto il volo, avrebbero fatto progredire l'arte a modo loro, e in pochi anni avremmo veleggiato fino a seimila metri, su distanze di trecento chilometri e oltre.

Nel frattempo, per divertimento, avremmo cominciato a lavorare con i metalli e i carburanti e i motori.

Sarebbe stato possibile, fin da quei tempi si sarebbe potuto fare. Ma non fu fatto. Nessuno ha applicato i princìpi del volo perché nessuno li aveva capiti e nessuno li aveva capiti perché nessuno credeva che il volo fosse possibile per gli esseri umani.

Ma a prescindere da quello che la gente credeva o non credeva, i princìpi esistevano. Un profilo aerodinamico curvo immerso nell'aria in movimento produce portanza, sia che l'aria si muova oggi, tra mille anni, o diecimila anni fa. Il principio non è toccato. Ed è sempre vero.

Siamo noi, l'umanità, che ne è interessata, che tende a ottenere ogni genere di libertà dalla conoscenza. Credere che qualche cosa di buono sia possibile, trovare i princìpi che la realizzino, mettere in pratica questi princìpi, e voilà! La libertà!

Il tempo non significa niente. Il tempo è solo il modo con cui noi misuriamo l'intervallo tra il non sapere qualcosa e il saperlo, o tra il non fare qualcosa e il farlo. Il piccolo biplano Pitts Special, che oggi viene costruito nei garage e nelle cantine un po' in tutto il mondo, sarebbe stato considerato un secolo fa miracolo del potere divino. In questo secolo ci sono frotte di Pitts Special nel cielo, e nessuno considera soprannaturale il

loro volo (tranne quelli di noi che hanno considerato soprannaturale fin dall'inizio un doppio frullino verticale seguito da un looping quadrato rovescio che sfocia in un *lomcevak).*

Scommetto che per molti di noi, più di quanti lo ammettano, l'ideale del volo va ben oltre il Pitts Special. Alcuni di noi nutrono il pensiero segreto che il più bel genere di volo sarebbe quello senza l'aeroplano, trovare un principio, in qualche modo, che possa renderci liberi di vagare soli nel cielo. I paracadutisti, che sono andati molto vicini al segreto, scendono giù liberamente, ma questo non si può dire vero volare.

Con mezzi meccanici, piattaforme sostentate, razzi applicati alla schiena, il sogno è svanito — senza il metallo sei morto, finito il carburante vieni di sotto.

Sono convinto che un giorno troveremo un modo per volare senza aeroplani. Sono convinto che già ora esiste un principio che lo rende non solo possibile, ma semplice. Ogni tanto c'è chi dice che nella storia è già stato fatto. Io non lo so, ma credo che la risposta stia nello sfruttare in qualche modo la forza che tiene insieme tutto l'universo invisibile, quella forza di cui la legge dell'aerodinamica è solo un'espressione tale che noi possiamo vederla con gli occhi, misurarla con gli strumenti, e toccarla con il metallo rozzo e primitivo delle nostre macchine volanti.

Se la risposta per utilizzare questa forza sta oltre la meccanica, allora deve stare entro il nostro pensiero. I ricercatori delle percezioni extrasensoriali e della telecinesi, come quelli che praticano filosofie che definiscono l'uomo come una idea illimitata della forza primordiale, sono su una strada interessante. Forse in questo momento vi sono persone che volano entro i laboratori. Mi rifiuto di asserire che è impossibile, anche se per il momento sembrerebbe sovrannaturale. Esattamente nello stesso modo in cui il nostro primo libratore sarebbe sembrato misteriosamente spaventoso agli Egizi che stavano piccoli e pesanti in fondo alla valle.

Per il momento, mentre lavoriamo intorno al problema, il vecchio rustico sostituto in acciaio e tela chiamato "aeroplano" è destinato a restare tra noi e l'aria. Ma prima o poi — non posso fare a meno di crederlo — tutti noi Egizi in qualche modo voleremo.

Il paradiso è una interpretazione personale

Sia quando li vedevo camminare spavaldi verso i loro aeroplani, con in mano le borse da volo, cubi di cuoio nero; sia quando li vedevo luccicare all'apice di una scia quadrupla lassù a dodicimila metri, ho sempre pensato ai piloti di linea come agli aviatori più professionali del mondo. E "più professionali" significa meglio pagati, e questo significa "i migliori". Non avrei quindi mai potuto aspirare a diventare il miglior pilota vivente se non avessi pilotato un aereo di linea. Soldi a parte... questa è un'idea in cui molti credono fermamente.

Dopo aver resistito per anni a quello che temevo sarebbe stato come guidare gli autobus dell'aria, una noia mortale, decisi che forse ero prevenuto ingiustamente verso le linee aeree. Se conosco veramente bene il volo e il cielo, pensavo, l'unico posto adatto per me è nella cabina di pilotaggio di un Boeing. Feci subito domanda alla United Air Lines. Presentai tutta la lista delle mie ore di volo e il numero del brevetto e i tipi di aerei su cui avevo volato, e li presentai in piena fiducia, perché so che, se sono bravo a fare qualcosa, è proprio pilotare aeroplani. Progettavo di comprare, con il congruo stipendio di un comandante di linea, il Beech Staggerwing e lo Spitfire e il Midget Mustang e l'aliante Libelle molto presto.

Gli esami per essere assunti ne comprendevano uno per provare la mia personalità.

Bisognava rispondere sì o no:

C'è un solo vero Dio?

I dettagli sono molti importanti?

Bisogna dire sempre la verità?

Hm. Caddi a lungo su quell'esame per diventare un pilota di linea. E fui bocciato.

Un amico pilota alle United sogghignò quando gli raccontai cosa era successo.

«Dick, devi seguire un corso per quegli esami! Vai in una scuola, paghi cento dollari e ti dicono le risposte che le compagnie gradiscono; tu rispondi così, e sei assunto. Non avrai risposto alle domande di testa tua, per caso? "Il blu è più bello del rosso. Vero o falso?" Hai risposto come pareva a te?»

Così pensai al modo di aggirare quell'esame. Non c'era il minimo dubbio che sarei stato un magnifico comandante, solo l'esame era un inciampo sulla mia strada. Però, prima di pagare dei soldi per le risposte, cominciai a informarmi sulla vita del pilota di linea.

Non è per niente una brutta vita. Ti senti quasi colpevole, dopo un paio di anni, di portare a casa un simile stipendio per fare qualcosa che per te è il miglior divertimento. Naturalmente devi essere un buon elemento per la compagnia, mi sembra giusto. Devi avere le scarpe lucide e la cravatta ben annodata. Devi seguire tutte le regole, naturalmente, e iscriverti all'associazione, e avere i capelli tagliati come vuole la compagnia, e non è saggio consigliare miglioramenti nella tecnica di volo a piloti che sono stati assunti prima di te.

La lista continuava, ma già cominciavo a sentire uno strano rodimento interno, nel subcosciente. Ma come, potrei avere la miglior attitudine al mondo per imparare come è fatto l'aeroplano e i suoi impianti, pensavo, potrei sforzarmi più di tutti e sviluppare una straordinaria abilità nel condurre la macchina, potrei pilotarla con assoluta precisione. Ma se non ho la tessera dell'associazione, stranamente, non sono un buon elemento per la compagnia. Anche se sono in grado di dire al comandante come si pilota...

Più ascoltavo, più mi rendevo conto che la United aveva avuto ragione. C'era qualcosa in più della cloche e della pedaliera; c'erano strumenti e apparati. Non sarei diventato un buon pilota di linea, dopo tutto, e con un'innata sfiducia nella linea di condotta della compagnia, sarei stato molto probabilmente un pessimo pilota di linea.

Le compagnie aeree sono sempre state per me una specie di vago Valhalla, un paese che avrebbe sempre avuto bisogno di piloti, che avrebbe sempre dato quell'aureo stipendio in cambio di poche ore al mese ai comandi di un jet elegantemente-strumentato-perfettamente-revisionato. E ora il mio piccolo paradiso era svanito. Non sono i migliori, dopo tutto. Sono piloti di compagnia.

Così tornai dal mio piccolo biplano, cambiai l'olio, misi in moto il motore e cominciai a rullare per volare, con il colletto sbottonato, le scarpe bucate, i capelli di due settimane. E lassù, appollaiato sul bordo di una nuvola estiva, guardando giù dalla carlinga su un paesaggio verde costellato di riflessi di sole e lavato da un cielo senza limiti, dovetti ammettere che, se non potevo avere un paradiso da pilota di linea, questo

qui sarebbe andato bene, finché non si fosse presentato qualcosa di meglio.

La mia casa è su un altro pianeta

Ero in volo con il Clip-Wing e stavo provando una serie di manovre acrobatiche: looping, tonneau, fieseler, Immelmann; tanto per giocare. Ero contento, quel giorno, di non essermi imbarcato alla fine dell'Immelmann. Il segreto stava nel dare tutta cloche in avanti al culmine della manovra, incrociare da matti alettoni e timone durante la prima metà della rimessa, e infine dare timone contrario al termine. Non è una figura acrobatica piacevole da eseguire, ma dopo un po' uno trova piacere nel fare una bella manovra più che nel fare un giretto tranquillo. In passato chi vedeva i miei Immelmann diceva: «Cribbio, hai fatto un rovesciamento spaventoso». Io dovevo spiegare che in Aeronautica non insegnano manovre che comportano G negativi e che le avevo imparate da solo, e che siccome sto facendo progressi senza un istruttore seduto là dietro, è già bene se riesco a mettere dritto l'aereo prima dell'atterraggio.

Finita la manovra, un discreto Immelmann, volai per un po' in giro guardando giù dal finestrino aperto la gente al lavoro e a scuola o alla guida di auto scatolette di latta su strade a mala pena larghe abbastanza. Poi l'atterraggio, e subito il motore fu silenzioso come lo era cinquanta minuti prima; la fine normale di un volo normale. Uscii dall'aeroplano, bloccai la cloche indietro, legai le corde ai montanti e alla coda, infilai al suo posto il blocco del timone.

Fu allora, nel pieno di quella normalità di tutti i giorni, che ebbi la più strana sensazione. L'aeroplano, il sole, l'erba, gli hangar, gli alberi verdi lontani, il blocco del timone che avevo in mano, la terra sotto i piedi... erano stranieri, strani, estranei, distanti.

Questo *non è il mio pianeta. Questa non è casa mia.*

Fu uno dei momenti più da brivido della mia vita, quello che passai per la prima volta staccando le mani dal blocco del timone.

Questo mondo sembra strano perché è strano. Io sono qui solo per un breve periodo. I miei reconditi ricordi sono di altri tempi e di altri mondi.

Che pensieri stravaganti, mi dissi, smettila subito, figlio mio. Ma non la smisi. In realtà, mi venivano alla mente vaghi ricordi di questa sensazione, frammenti dopo ogni volo fatto — lo strano pensiero, tornando sulla terra, era la convinzione latente che questo pianeta avrebbe potuto essere una

vacanza, una scuola, una lezione, un esame, ma non casa mia.

Io vengo da un altro posto, e un giorno dovrò ritornare in un altro posto.

Questa stranezza mi assorbì a tal punto che dimenticai di controllare le gomme prima di andarmene, prenotando così una maledizione che mi sarei lanciato io stesso la volta successiva, quando sarei tornato a volare. Un addormentato che dimentica di controllare le gomme non può pensare a niente di buono.

Eppure quella sensazione sottile mi prese diverse volte dopo quel volo con il Cub. Non so come prenderla, tranne che potrebbe essere vera. E se è vera, se noi tutti passiamo su questo pianeta per motivi di esperienza o di studio o per un esame, questo cosa significa allora?

Se è vera, probabilmente significa non preoccuparti. Probabilmente significa che posso considerare le cose che mi sembrano così solenni e importanti in questa vita con gli occhi di un visitatore di questo pianeta, e dire che in realtà non mi toccano. E questo, per me, cambia tutto.

Non credevo di essere il solo visitatore a fermarsi, con il blocco del timone in mano o girando alla sommità di una virata Immelmann, con questa specie di brivido armonico, più forte di quello che si prova ad ancorare un aereo o a dare tutto piede contrario all'alettone. Sapevo che tutti quelli che volano possono aver avuto questa idea, una volta o l'altra, possono aver visto l'estraneità in un mondo che a rigor di logica dovrebbe essere loro familiare.

Avevo ragione. Perché un giorno, dopo un volo in formazione al di sopra delle nubi estive, decisamente una visione di sogno, un amico mi disse la stessa cosa.

«Tutto questo parlare di andare nello spazio — a volte ho la sensazione di esserne appena tornato. È un mistero, come se fossi un Venusiano o roba del genere. Mi capisci? Non ti è mai successo? Qualche volta ci pensi?»

«Mi pare. Qualche volta. Sì, l'ho pensato.» Allora non sono pazzo, pensai. Non sono il solo.

Mi succede sempre più spesso, adesso, e devo ammettere che non è per nulla spiacevole avere radici in un altro tempo.

Mi chiedo come deve essere il volo a casa mia.

Avventure a bordo di uno chalet volante

Mi vendeva l'aeroplano perché aveva bisogno di soldi, ma c'erano attaccati tre anni della sua vita e gli voleva bene e voleva sperare che gli volessi bene anch'io, come se l'aereo fosse vivo e lui voleva che campasse felice. E così, dopo aver visto che ero capace di pilotarlo, e dopo aver preso un assegno, e dopo aver aspettato fino a quando non ce l'ha fatta più, Brent Brown si rivolse a me e chiese: «Allora, che ne dici? Ti piace?».

Non seppi rispondere. Non sapevo cosa dirgli. Se l'aereo fosse stato un Pitts o un Champion o uno di quei motoalianti in plastica avrei detto: «Fantastico! Un aeroplano bellissimo!». Ma l'aereo era un Republic Seabee del 1947, e in un Seabee la bellezza è come la bellezza che c'è nel profondo degli occhi di una donna che non è proprio un'attrice fotomodella — prima di trovarla bella, devi cominciare a conoscerla bene.

«Non saprei dire, Brent. L'aeroplano vola bene, ma io non ho ancora la mano, è così grande e strano.»

Anche quando il tempo si mise al bello e finalmente volai via dalle nevi di Logan, Utah, non potevo onestamente dire a Brent Brown che avrei potuto amare il suo aeroplano.

Adesso, dopo quasi cento ore di volo, dopo aver pilotato il Seabee per tutto l'inverno attraverso l'America, giù lungo le coste della Florida e le Bahamas e ritorno in primavera, posso cominciare a rispondere alla sua domanda. Abbiamo volato insieme a quattromila metri sopra montagne aguzze come acciaio spezzato, dove una piantata di motore avrebbe significato grossi guai gelati; siamo sopravvissuti a certi decolli con il mare mosso dove la mia abilità da principiante con gli idrovolanti avrebbe potuto mandarci a pezzi sul fondo. Durante queste ore ho cominciato a capire che il Seabee è in generale degno di fiducia; forse anche lui ha capito che lo stesso vale per me. E forse, là a Logan, Utah, Brent Brown potrà dire che questo è l'inizio di tutti i veri amori.

La fiducia non viene se non si superano delle difficoltà. Il Bee, per esempio, è l'aeroplano più grande che ho avuto. Con le ali ad apertura maggiorata e le estremità raccordate ha una apertura di quasi quindici metri. La deriva è così alta che non posso nemmeno lavare la coda dell'aereo senza una scala. Il suo peso totale è un po' più di una tonnellata e mezzo... Non riesco a spingerlo da solo sul raccordo, e in due non si riesce a sollevare da terra il ruotino di coda.

Va' con questa grossa macchina a Rock Springs, Wyoming, per esempio, arriva lì e atterra con un vento al traverso da cinquanta gradi venti nodi raffiche trenta (ringraziando il Signore perché le voci sugli atterraggi con vento al traverso del Seabee non sono vere), arranca fino all'area di parcheggio (maledicendo il diavolo perché le voci sul rullaggio con vento al traverso sono vere), lasciala congelare tutta la notte in modo che l'olio diventi catrame e i freni diventino di sasso. Poi prova a rimetterla in volo da solo, all'alba. È come convincere a volare un mammut congelato. Fosse un Cub o un Champion, non avresti bisogno di aiuto per farli andare, ma con un Seabee spesso ce l'hai.

Dopo aver scagliato il mio corpo come un disperato moscerino contro la montagna di alluminio del Seabee, dopo averlo scagliato più volte, tremavo prossimo al collasso e non l'avevo mosso di un centimetro. Poi portato dal vento arrivò Frank Garnick, il direttore dell'aeroporto, e chiese se poteva aiutare. Agganciammo il suo spazzaneve al mammut, lo trainammo in marcia ridotta fino a che le ruote spezzarono il ghiaccio e girarono, piazzammo un preriscaldatore nel vano motore e mettemmo la batteria sotto carica. Dopo mezz'ora il mammout era un cerbiatto, con il motore ronfante come se Rock Springs fosse Miami. Non si può fare sempre tutto da soli: una lezione dura impartita da uno a cui non dispiaceva aiutare.

Con un aeroplano grande si impara anche come sono fatti gli impianti e come funzionano. Prendi il carrello e i flap. Vanno su e giù grazie alla fisica tranquilla dell'impianto idraulico, che è talmente affidabile che non c'è bisogno di un sistema meccanico di riserva o di un impianto di emergenza. Così se tiri giù il carrello con quaranta pompate o giù di lì della pompa a mano in un atterraggio notturno a Fort Wayne, Indiana, e tocchi terra con il carrello non completamente bloccato, senti questo rumore ben forte — ZAM! — e un istante dopo arriva il rumore di lamiere che grattano come se fossero dei vagoni merci che slittano di traverso sulla roccia.

Dopo che hai spento il motore disgustato, in cabina c'è silenzio, là al centro della pista 22, e in quel silenzio arriva una voce dalla torre.

«Avete problemi, Seabee sei otto Kilo?»

«Sì. Ho un problema. Qui il carrello ha ceduto.»

«Roger, sei otto Kilo» dice la voce, simpatica come la stessa America. «Contattate la ground sulla centoventuno e nove.»

Senti questa comunicazione e cominci a ridere.

Certamente, proprio come dice la ditta, un atterraggio senza carrello sul cemento lima via solo un paio di millimetri dalla chiglia del tuo nuovo Seabee. L'Air Service di Fort Wayne era lì per ampliare la lezione sull'aiuto con i grandi aeroplani. Si era rotta una forcella dell'impianto carrello e un meccanico me ne aveva pescata una nuova.

«Quanto ti devo?»

«Niente.»

«Gratis? Sei un meccanico di aerei e mi dai gratis questa forcella?»

Sorrise, pensando a un prezzo. «Hai parcheggiato dai nostri concorrenti. La prossima volta parcheggia da noi.»

Poi Maury Miller mi portò gratis indietro attraverso tutto Baer Field, dove John Knight alla Consolidated Airways mi aiutò a fare la prova di retrazione del carrello, anche lui per niente. Sarà stato per il Seabee, o per quella gente, o per quell'alba particolare, ma Fort Wayne non avrebbe potuto fare di più per aiutarmi.

«Non pensare al Seabee come a un aeroplano che può atterrare sull'acqua» mi aveva detto Don Kyte anni prima. «Pensalo come una barca che può volare.» Una barca che può volare, non importa se non è veloce come, diciamo, una di quelle palle da fucile da viaggio. Il Bee ha una velocità vera di circa centocinquanta chilometri all'ora in crociera lenta, centottantacinque in crociera veloce; con questo e la pazienza vai dappertutto. In crociera lenta, il serbatoio da duecentottanta litri permette quasi otto ore di volo, in crociera veloce appena oltre le cinque.

Pilotando la sua barca sull'Indiana, l'Ohio, la Pennsylvania, il capitano ha il tempo per guardar giù e osservare decine e decine di piccole città sulle coste di laghi blu e tranquilli e di fiumi larghi e può pensare in tempo a un modo per far pagare al Seabee le sue spese.

«Una barca che vola, gente, solo tre dollari e avrete dieci interi minuti in aria! È assolutamente sicuro, il vostro pilota certificato dal governo, il Capitano Bach, l'asso dell'aria, migliaia di voli senza alcun incidente, già pilota di Clipper sulla rotta Hong Kong-Honolulu, è personalmente ai comandi!»

Città, laghi, svanivano di sotto. Certamente. Si potrebbe fare.

Dopo venti ore sul Bee, cominciavo a sentirmi cautamente a mio agio. Ogni giorno l'aeroplano sembrava un po' più piccolo, un po' più maneggevole, una creatura più controllabile che un'arca in cielo, benché

quest'ultima fosse la definizione più vera. L'interno della cabina è un po' più lungo di tre metri, senza aprire la porta che dà nel vano sotto il motore, che porta un altro buon metro. I sedili si ribaltano e formano un letto a due piazze. Infatti il Seabee Hilton era il primo hotel volante dove potevo sdraiarmi completamente allungato e dormire saporitamente tutta la notte... cosa da non sottovalutare in una macchina fatta ancora per passare le notti su laghi sperduti.

Il Seabee ha tre porte enormi, una a destra, una a sinistra, poi una porta curva, posta a un metro davanti al posto del copilota. Secondo il manuale di volo, questa porta serve per "l'approdo e la pesca"; ma sarebbe anche un'eccellente finestra di aereazione per i pomeriggi sulle acque delle Bahamas, quando la cabina si surriscalderebbe sotto i raggi del sole.

Se ha atterrato vicino a una riva rocciosa, o se non gli va di lasciare la barca, il capitano può uscire dalla cabina da qualunque porta e stendersi al sole su un asciugamano o sull'alluminio caldo lungo il longherone dell'ala, a pensare e ad ascoltare le onde che schiaffeggiano lo scafo.

Con un fornello a spirito, può prepararsi pasti caldi sul tetto della cabina, o dentro, su un cucinino che c'è sul lato destro della cabina di pilotaggio.

Avevo sentito molte voci scoraggianti sul motore Franklin del Seabee, che è diverso perché ha uno speciale albero dell'elica prolungato e perché è montato rivolto all'indietro, cosicché l'elica è propulsiva. Malgrado le voci, ho avuto solo un piccolo problema di motore. In crociera avevo notato che il motore faceva mmmmmmmmmm sulle candele alimentate dal magnete mentre faceva mmm-m-mmmm-mm-mmm-m su quelle alimentate dallo spinterogeno. Tirai fuori mentre volavo il manuale e trovai nella guida degli inconvenienti che la causa doveva essere nelle puntine del distributore un po' incollate. Certamente. Al primo scalo smontai le puntine e le sostituii con una serie nuova (che andava bene anche per la Plymooth del '57). Da allora il motore fa mmmmmmmmmm, su tutte e due le file di candele.

Secondo il manuale di manutenzione, il Franklin può andare per seicento ore tra una revisione e l'altra. A duecentocinquanta dalla revisione, il mio brucia due terzi di litro di olio all'ora in crociera normale. A me va bene perché ci sono dei Franklin montati sui Seabee che sputano lo stesso olio sui timoni e sono ancora considerati normali.

Si dice che il Seabee senza la maggiorazione delle ali ogni tanto si rifiuta di volare. Il manuale ammette che il Bee normale, nuovo, può volere più di

quattrocento metri per staccarsi dall'acqua a quote elevate. Non avendo mai pilotato l'aeroplano senza le ali lunghe non posso parlare, posso solo dire che il 68K ha volato per tutta l'estate dal Bear Lake, Utah, a duemila metri sul livello del mare, a pieno carico di passeggeri. Le ali lunghe e le estremità carenate servono a qualcosa.

Uno speciale piacere per i proprietari di Seabee risiede in una piccola leva montata sopra la testa: il comando di inversione del passo dell'elica. È stata installata perché il Bee, al contrario degli idrovolanti a galleggianti, normalmente si avvicina al molo di fronte, così deve ripartire retrocedendo con la coda avanti. Nelle mani di un pilota pratico, l'inversione di passo rende l'aereo manovrabile come un grosso pesante alligatore.

Si può usare l'inversione di passo anche a terra. Il capitano rulla fino alla pompa di benzina in una strettoia, fa il pieno, poi, mentre tutti guardano e si chiedono come andrà a finire, può sbadigliare, far retromarcia pian pianino da dove era parcheggiato, e andarsene tranquillamente.

Questo è difficile da superare, eppure l'aereo offre altri anche migliori vantaggi. Il mese scorso ho volato per quattromila chilometri con il Seabee, quasi tutti sopra l'Inland Waterway. È stato il volo con la maggior confidenza e sicurezza che abbia mai fatto. Se il motore avesse piantato, avrei dovuto soltanto planare diritto avanti, al massimo fare una leggera virata per ammarare. Volammo su paludi ampie a perdita d'occhio, che non avevano una superficie solida abbastanza per atterrarci con un Cub; invece si rivelarono un vasto aeroporto internazionale per il Bee. Eravamo autorizzati all'atterraggio quando volevamo, su qualunque pista, controvento sottovento, con vento al traverso; non c'era nessun traffico. Il Seabee non è equipaggiato per il volo strumentale, ma in queste condizioni è il miglior aeroplano strumentale che esista.

Seguendo la costa sottovento di Cape Hatteras, le nuvole si abbassarono fino a sessanta metri e la visibilità un po' meno di un chilometro — un tempo che non sarebbe mai stato preso in considerazione con un aereo terrestre, a meno di non poter volare direttamente su una pista di centocinquanta chilometri. Con il Seabee, potevo. Mi abbassai a quindici metri sull'acqua, mantenni il pollice sulla carta, e tirai avanti come un Chris-Craft. Quando la visibilità peggiorò, tirai giù mezzi flap e rallentai. Quando peggiorò ancora decisi di ammarare, bastava portare indietro la manetta e tirare un po' su il muso. Ma appena prima di toccare, mentre le onde sfrecciavano sotto, vidi una lama di luce che stava a indicare un

aumento della base delle nubi più avanti. Così rimanemmo al pelo dell'acqua per un altro chilometro e, come previsto, trovammo il miglioramento. Siccome non mi piace tanto il tempo brutto, questa caratteristica è quella che preferisco di tutte le qualità del Seabee.

L'unico aspetto pericoloso dell'aeroplano, come di quasi tutti gli anfibi, è il contrapposto della sua capacità di atterrare dappertutto. Ho parlato con tre piloti che hanno ammarato con le ruote fuori. Due di loro hanno dovuto nuotare fuori dall'aeroplano mentre affondava capovolto, il terzo ha dovuto solo rifare la sezione prodiera dell'aereo sfondata dall'impatto con il mare. Per questo motivo ho imparato a dire ad alta voce in tutti i circuiti: «È un atterraggio su terra, perciò le ruote sono GIÙ» e «È un ammaraggio, perciò le ruote sono SU, controllate SU, la sinistra SU, la destra SU, il ruotino SU. Perché questo è un AMMARAGGIO». Preferisco fare il controllo prima dell'ammaraggio, due volte, prima di toccare. Sarà un eccesso di prudenza, ma l'immagine di millequattrocento chili sulla mia testa, che mi schiacciano sul fondo di un lago, non mi fa pentire di avere un eccesso di prudenza. E poi, oltre a essere il più grande, il Bee è anche il più costoso aereo che ho avuto. Non vorrei trovarmi a guardar giù da una barca a remi, cercando con un rampino novemila dollari del mio patrimonio. Se fosse un Seabee comprato a un prezzo normale, da cinque a settemila dollari, forse non ci penserei.

Dopo aver fatto cinquanta ore sull'aeroplano, ho imparato ad atterrare. Ci vollero trenta ore per credere che ero ancora così alto nel momento in cui le ruote toccavano terra; le altre venti furono necessarie per scoprire che, solo perché le ruote avevano toccato, non voleva dire che avevo smesso di volare. La ragione per i due apprendimenti era la stessa — il Seabee ha degli ammortizzatori così lunghi che le ruote pendono più in basso di dove uno immagina che siano; rotolano sul terreno ancora qualche secondo dopo che l'aeroplano è già in volo e per qualche secondo prima che abbia effettivamente atterrato.

Attenzione che il Seabee è una macchina che richiede molta manutenzione. Non me ne ero accorto perché mi piace lavorare sugli aeroplani e non faccio differenza tra manutenzione necessaria e lavoro non assolutamente indispensabile. Ma ecco una parte di una lista di spese fatta poco dopo aver comprato l'aereo:

Ancora e catena
Battellino

Ingrassatore, grasso
Mastice al silicone
Silicone spray
Nastro parafreddo
ADF
Sollevatore a pantografo
Olio idraulico
Tubo flessibile
Pompa di sentina
Bicicletta
Sughero

C'è una storia dietro ognuna di queste voci, anche per il sughero, che è infilato nel foro di scarico dell'olio nel vano motore, per impedire che l'olio bruciato sia spruzzato sullo scafo bianco.

L'elica deve essere ingrassata ogni venti ore circa, e così anche i cuscinetti delle ruote e le articolazioni del carrello. Tutto questo può essere un divertimento: arrampicarsi intorno a una montagna di alluminio e lavorarci.

Altri particolari del pilotaggio del Bee si imparano solo con l'esperienza. E un piacere, per esempio, rullare direttamente fuori dall'acqua su una deliziosa spiaggia vergine, ma è bene assicurarsi di esser andati oltre la linea della marea e di aver rivolto il muso di nuovo in discesa prima di lasciarlo fermare. In caso contrario il capitano avrà un'oretta di spalamento e traffico con sollevatori e tavole di legno prima che il suo Seabee sia disincagliato e rimesso in acqua.

Se i galleggianti laterali non sono impermeabilizzati in cima con gomma al silicone, l'acqua entra durante i flottaggi con il vento al traverso, quando il galleggiante sottovento è quasi completamente sommerso. Bisogna segnare l'indicatore di posizione del trim per i decolli secondo il carico; il Bee è un aeroplano che vuole essere molto trimmato. Una volta che il trim si era congelato ad alta quota, appena un po' a cabrare, ho dovuto ridurre la potenza fino a quando l'aeroplano si è bilanciato da solo in volo livellato — io non avevo avuto la forza di contrastare manualmente quel trim per più di pochi minuti per volta.

Una volta qualcuno ha detto che tutto quello che vale la pena di fare fa sempre un po' paura. Io ho avuto un po' paura e sono stato un po' prudente con il Bee — come fai a sapere cosa succede a uno chalet che vola, se non

vai su e ne piloti uno? — Ma il capitano impara presto a conoscere i suoi punti forti, le sue debolezze, e a scoprire i suoi segreti.

Un segreto del Seabee, che non avevo trovato in nessun altro aeroplano, lo scoprii per caso. Se si vola a tremila metri, a duemiladuecento giri e con ventidue pollici di pressione di alimentazione, a centocinquanta chilometri all'ora di velocità indicata e con una temperatura dell'aria esterna di trenta gradi sotto zero, e capita di cantare God *Rest* Ye *Merry Gentlemen* o un'altra canzone sulla stessa banda di frequenza, la voce di uno solo diventa *quattro*... si diventa una specie di quartetto volante. Lo strano fenomeno acustico, senza dubbio, dipende dall'aria fina e dalla risonanza del motore a quel regime, ma il risultato è di interesse più che marginale per quei capitani cui piace cantare solo quando non c'è nessuno che ascolta. Quale altro aereo al mondo ti offre tutte queste qualità, e in più un intero quartetto, mentre sei in rotta verso il tuo rifugio vicino a un lago selvaggio?

Ecco, caro lettore, il Seabee.

Lettera da un uomo timorato di Dio

Non posso più tacere. Qualcuno deve dirlo a voi che pilotate gli aeroplani, quanto sono stanchi gli altri del vostro continuo parlare di volo, di quanto è meraviglioso volare, e del perché non venite con noi qualche domenica a fare un voletto e a vedere cosa si prova.

Qualcuno ve lo deve dire che la risposta è no, non verremo durante il Sabbath, né in nessun altro giorno con voi per andar su con una delle vostre pericolose macchinette. La risposta, per quanto ci riguarda, è che il mondo sarebbe molto migliore se i fratelli Wright avessero buttato via i loro folli libratori e non fossero mai andati a Kitty Hawk.

Un poco lo potremmo sopportare — perdoneremmo a chiunque di essere entusiasta, quando inizia a fare qualcosa che gli sembra divertente. Ma questo vostro costante quotidiano zelo, un po' esagerato, è come una missione. È proprio la parola giusta: missione. Si direbbe che pensiate che c'è qualcosa di sacro nel vagabondare nell'aria, ma nessuno di voi sa come questo appare infantile a quelli che hanno ancora un po' di senso di responsabilità verso le loro famiglie e verso i propri simili.

Non scriverei queste cose se la situazione desse segni di miglioramento. Ma peggiora sempre di più. Lavoro in una fabbrica di sapone, un posto

buono e sicuro, con un buon sindacato e una pensione. Gli uomini con i quali lavoro erano brave persone responsabili, ma adesso, dei sei di noi della squadra di giorno addetta alla Vasca Numero Tre, cinque sono stati assorbiti da questa follia del volo. Io sono la sola persona normale che è rimasta. Paul Weaver e Jerry Marcus si sono licenziati una settimana fa. Si sono licenziati insieme per mettersi in un affare in cui pensano di trainare striscioni pubblicitari con gli aeroplani.

Ho cercato di commuoverli, ho discusso con loro, ho esposto loro i problemi economici della nostra vita... stipendio, anzianità, sindacato, pensione... erano qui da quindici anni!

Tutto quello che ottenni da loro come spiegazione fu che loro volevano volare, e una specie di strano sguardo che significava che io non avrei mai capito perché.

Infatti, non lo capisco. Avevamo tutto in comune, eravamo i migliori degli amici, fino a che non è arrivata questa storia del volare — un "aereo club" o qualcosa del genere — che si è diffusa come la peste tra la gente della fabbrica. Paul e Jerry sono usciti dall'associazione del bowling lo stesso giorno in cui si sono iscritti all"aero club". Non sono più tornati, né mi aspetto che tornino più.

Ieri mi sono preso la briga di andare sotto la pioggia a vedere quella miserabile striscia di erba che loro chiamano aeroporto, e di parlare con il tipo che dirige l' "aero club". Volevo fargli sapere che lui stava rovinando famiglie e professioni in tutta la città e che se aveva un minimo di senso di responsabilità avrebbe dovuto seguire il mio consiglio e andarsene. È qui che sentii la parola "missione", e non certo nel suo significato migliore. Si trattava della missione del diavolo, direi, per quello che mi riguarda.

Lui era dentro una grande tettoia, e lavorava su uno degli aeroplani.

«Forse non sa quello che fa» esclamai «ma da quando è arrivato in città e ha impiantato il suo "aero club" ha completamente cambiato la vita di un numero di persone maggiore di quello che riesco a elencare.»

Per un minuto credo che non si accorse di quanto fossi arrabbiato, perché disse: «Io ho solo dato l'idea. Hanno visto da soli com'è volare». Sembrava che fosse un merito che tante vite erano state distrutte.

Pareva un uomo sulla quarantina, ma scommetto che era più vecchio. Non interruppe il lavoro per parlare con me. L'aeroplano su cui stava lavorando era fatto di tela, proprio vecchia tela sottile, con su della vernice per farla sembrare metallo.

«Caro signore, lei qui ha un'azienda» osservai tagliente «o ha una qualche specie di chiesa? Lei ha fatto sì che la gente, adesso, aspetta la domenica per venire in questo posto come non l'ha mai aspettata per andare in chiesa. Lei ha fatto dire "mi porta vicino a Dio" a uomini che non hanno mai pronunciato la parola "Dio" da quando li conosco; molti forse, da quando sono nati.»

Finalmente sembrò aver afferrato l'idea che non ero molto contento di lui, e che pensavo che avrebbe fatto bene ad andarsene.

«Mi scuso per loro, se vuole» disse. Lo sentii appena. Si contorse sotto il quadro degli strumenti di quel piccolo aeroplano, e cominciò a smontarne uno. «Alcuni dei nuovi allievi si lasciano prendere dall'entusiasmo. Ci vuole un po' perché imparino a non dire a tutti quello che pensano. Ma hanno ragione, naturalmente. Anche tu hai ragione. Volare assomiglia molto a una religione.» Si tirò fuori un minuto, frugò nella cassetta degli attrezzi in cerca di un altro cacciavite con il manico più corto, e sorrise, un insopportabile sorriso confidenziale che significava chiaramente che non aveva intenzione di andarsene solo perché gente responsabile gli chiedeva di farlo. «Penso che questa sia la mia missione.»

«Adesso basta» esclamai. «Ho già sentito una volta di troppo questa storia del volare-mi-porta-più-vicino-a-Dio. Ha mai visto Dio sul suo trono, caro signore? Ha mai visto gli angeli volare intorno al suo aeroplano fatto con il meccano?» Gli posi una domanda come questa per scuoterlo, per fargli calare le arie.

«No» disse. «Mai visto Dio-in-trono o angeli-con-bianche-ali. E neanche ho mai parlato con piloti che li hanno visti.» Era di nuovo sotto il quadro. «Qualche giorno, quando hai tempo, amico, ti dirò perché la gente parla di Dio quando comincia a pilotare gli aeroplani.»

Era caduto nella mia trappola senza neanche accorgersene. Gli avrei dato un po' di corda, adesso, tanto per sentire cosa avrebbe detto; poi si sarebbe impiccato da solo a un ramo di «... beh... ah...» e vaghi mormorii che avrebbero dimostrato come non era più vicino a fare il predicatore di quanto non lo fosse a far funzionare una vasca alla fabbrica di sapone.

«Avanti, dica pure, signor aviere» aggiunsi. «Adesso. Sono tutto orecchie.» Non stetti neanche a dirgli che sono stato a tutte le riunioni religiose degli ultimi trent'anni, o che ne sapevo di più su Dio e sulla Bibbia di quanto lui avrebbe potuto impararne in mille anni, con i suoi aeroplani millantatori. Veramente mi dispiaceva un po' per lui, che non

sapeva con chi stava parlando. Ma se l'era voluta con la sua ridicola faccenda dell' "aero club".

«Va bene» disse «fermiamoci un minuto e definiamo quello di cui stiamo parlando. Invece di dire "Dio", per esempio, diciamo "cielo". Ora il cielo non è Dio, ma per quelli che amano volare il cielo può essere il simbolo di Dio, e non è un brutto simbolo, se ci pensi.

«Se sei un pilota di aeroplani, pensi molto al cielo. Il cielo è sempre lassù... non si può sotterrare, spostare, incatenare, allargare. Il cielo è, che lo vogliamo o no, che lo guardiamo o no, che lo amiamo o che lo odiamo. E là: silenzioso e grande. Se non lo capisci, il cielo è una cosa molto misteriosa, no? È sempre in movimento, ma non va mai via. Non dà segno di interesse per niente diverso da sé.» Fece scivolare lo strumento da sostituire dalla sua sede, ma continuò a parlare, senza molta fretta.

«Il cielo c'è sempre stato, ci sarà sempre. Il cielo non fraintende, non si offende, non esige che noi facciamo qualcosa in qualche modo particolare, in momenti particolari. Non è poi un brutto simbolo di Dio, no?»

Era come se stesse parlando a se stesso, staccando fili, sfilando lo strumento, tutto molto lentamente e con cura.

«Questo è proprio un simbolo scarso» dissi «perché Dio esige...»

«No, aspetta» ribatté lui, ed ebbi l'impressione che stesse ridendo di me. «Dio non esige niente finché noi non chiediamo niente. Ma appena vogliamo imparare qualcosa di lui, allora incominciano le esigenze, vero? Il cielo è lo stesso. Il cielo non esige niente da noi fino a quando noi non vogliamo imparare qualcosa su di lui, finché non vogliamo volare. E allora ci sono tutti i generi di esigenze, e leggi che dobbiamo rispettare.

«Qualcuno ha detto una volta che la religione è un modo di trovare il vero, e non è una cattiva definizione. La religione del pilota è il volo... il volo è il suo modo di scoprire il cielo. E deve rispettare quelle leggi. Non so come chiamate le leggi della vostra religione, ma le leggi della nostra si chiamano "aerodinamica". Rispettale, seguile, e voli. Se non le rispetti, tante parole o frasi altisonanti non ti servono... non ti staccherai mai da terra.»

L'avevo in pugno. «Che dice della fede, signor aviere? L'uomo deve avere fede...»

«Dimenticalo. La sola cosa che conta è rispettare le leggi. Oh, puoi avere fede abbastanza per provare, credo, ma "fede" non è la parola giusta. "Desiderio" esprime meglio. Devi voler conoscere il cielo, per tentare le

leggi dell'aerodinamica, per vedere se funzionano. Ma quel che conta è rispettare quelle leggi, non credere o meno in loro.

«C'è una legge del cielo, per esempio, che dice che se muovi questo aeroplano nel vento a settantatré chilometri all'ora, con la coda abbassata, con un certo peso, si alza in volo. Si stacca da terra e comincia a salire in cielo. Ci sono molte altre leggi che derivano da questa, ma questa è una legge veramente basica. Non devi credere in lei. Devi solo provare a portare l'aereo a settantatré chilometri all'ora e poi vedrai da solo. Prova un numero sufficiente di volte, e vedrai che funziona ogni volta. Alle leggi non importa se tu ci credi o no. Funzionano, tutte le volte.

«Non combini niente con la fede, ma ottieni tutto con la conoscenza, con la comprensione. Se non capisci la legge, prima o poi la infrangerai, e se infrangi le leggi dell'aerodinamica cadi dal cielo alla svelta, credi a me.»

Venne fuori da sotto il quadro e sorrideva, come se avesse in mente un esempio particolare. Ma non mi disse cos'era.

«Ora, infrangere quella legge, per un pilota, sarebbe la stessa cosa che voi chiamate "peccato". Potreste dare la vostra definizione di peccato come "infrangere la legge di Dio" o qualcosa di simile. Ma tutto quello che riesco a comprendere del vostro genere di peccato è che è qualcosa di vagamente cattivo che non dovete fare per ragioni che non capite molto bene. Bene, nel volo, non ci sono dubbi sul peccato. Non è qualcosa di vago nella mente di nessun pilota.

«Se infrangi le leggi dell'aerodinamica, se tenti di tenere un angolo di incidenza di diciassette gradi con un'ala che stalla a quindici gradi, cadi rapidamente lontano da Dio. Se non ti penti, e ti rimetti in tempo in armonia con l'aerodinamica, dovrai fare delle penitenze — come pagare un conto salato per la riparazione dell'aeroplano — prima di poter ritornare di nuovo in cielo. Se non ti va di seguirle, sei incatenato alla terra per il resto della tua vita. E questo, per i piloti di aeroplano, è quello che chiamano "inferno".»

I buchi nella cosiddetta religione di quest'uomo erano tanto grandi da poterci passare con i carri. «Tutto quello che ha fatto» dissi «è stato di prendere le parole dalla chiesa e sostituirle con le sue parole di volo! Tutto quello che ha fatto...»

«Esattamente. Il simbolo del cielo non è proprio perfetto, ma è molto più facile da capire dell'interpretazione fatta da molta gente della Bibbia. Se un pilota va in vite alla sommità di un looping, nessuno dice che è successo

per la volontà del cielo. Non c'è niente di misterioso. Il pilota ha infranto le regole del volo, tentando un angolo di incidenza troppo alto per il peso applicato alle ali, ed è venuto giù. Ha peccato, direste voi, ma noi non la consideriamo una cosa cattiva, non gli tiriamo i sassi per questo. È stata soltanto una sciocchezza, che dimostra che lui ha ancora qualcosa da imparare sul cielo.

«Quando quel pilota torna giù, non agita i pugni al cielo... è arrabbiato con se stesso, per non aver rispettato le regole. Non chiede favori dal cielo, o gli brucia incenso, ritorna lassù e corregge il suo errore; e fa bene. Un po' più di velocità, magari, all'inizio del looping. Il perdono, poi, gli viene solo dopo che ha corretto l'errore. Il perdono è che ora lui è in armonia con il cielo e i suoi looping sono belli e ben fatti. E questo, per un pilota, è il "paradiso"... essere in armonia con il cielo, conoscere le leggi e rispettarle.»

Prese un nuovo strumento dal bancone e si infilò dentro l'aeroplano.

«Si può andare avanti fin che si vuole» disse. «Chi non conosce le leggi del cielo direbbe che è un miracolo che un aeroplano grande e pesante si sollevi da terra, senza corde o fili che lo sostengano. Ma è un miracolo solo perché non conosce niente del cielo. Il pilota non pensa che sia un miracolo.

«E il pilota a motore, quando vede un aliante far quota senza avere un motore, non dice: "Questo è un miracolo". Lui sa che il pilota dell'aliante ha studiato il cielo molto attentamente, e sta mettendo in pratica i suoi studi.

«Probabilmente non sei d'accordo, ma noi non adoriamo il cielo come se fosse qualcosa di soprannaturale. Non pensiamo di dover costruire idoli e offrirgli sacrifici vivi. L'unica cosa che riteniamo necessaria è che noi comprendiamo il cielo, che sappiamo quali sono le leggi e come esse si applicano a noi e come possiamo essere meglio in armonia con loro e così ottenere la libertà. Ecco da dove viene quella gioia che fa tornare giù i nuovi piloti a dire di essere vicini a Dio.» Strinse i fili al nuovo strumento e li ispezionò attentamente.

«Quando un allievo pilota comincia a capire le leggi, e vede che funzionano per lui esattamente come per gli altri piloti, allora prova un gran piacere e aspetta di andare all'aeroporto nel modo in cui forse i predicatori vorrebbero che i loro adepti aspettassero di andare in chiesa... per imparare qualcosa di nuovo, e qualcosa che dia gioia e libertà e

distacco dalle catene della terra. In breve, il pilota, studiando il cielo, impara ed è felice perché ogni giorno per lui è domenica. Non è questo che dovrebbe sentire ogni fedele che ama andare in chiesa?»

Finalmente lo avevo in pugno «Allora la vostra "religione" non dice che i vostri piloti sono miserabili peccatori, condannati all'inferno, alla dannazione al fuoco e allo zolfo?»

Sorrise di nuovo, lo stesso insopportabile sorriso che non mi dava nemmeno il conforto di sapere che lui mi odiava.

«Beh, no, a meno che non vadano in vite facendo un looping...»

Aveva finito il lavoro sull'aeroplano e lo spinse fuori dalla tettoia alla luce del sole. Le nubi si stavano rompendo.

«Credo che lei sia un pagano, lo sa?» esclamai, con tutto il veleno di cui ero capace, e sperai che un fulmine lo folgorasse a morte, per provare quanto fosse pagano.

«Senti una cosa» disse. «Devo provare l'indicatore di virata su questo aeroplano. Perché non vieni anche tu: facciamo un voletto intorno al campo e potrai giudicare se siamo pagani o figli di Dio.»

Capii il suo piano immediatamente... spingermi fuori quando saremmo stati in alto, oppure entrare in un vuoto d'aria e perire insieme per il suo odio verso di me. «Oh no, non lo farai. Non mi porterai su in quella bara! Ti ho scoperto. Sei un pagano e brucerai nel fuoco dell'inferno!»

La risposta la diede come a se stesso, più che a me... così sommessa che la udii appena.

«Non fintanto che obbedisco alle leggi.»

Salì su quel piccolo aeroplano di tela e fece partire il motore. «Sei sicuro di non voler venire su?» gridò.

Non lo degnai di una risposta, e se ne andò in volo da solo.

Adesso ascoltatemi, voi che volate, che parlate di "conoscere il cielo" e di "leggi dell'aerodinamica". Se credete che il cielo sia un dio, misterioso e irascibile che vi farà precipitare con i suoi fulmini e vi farà soffrire per le vostre bestemmie, scendete sulla terra, ritornate al buonsenso, e non chiedeteci più di accompagnarvi in volo la domenica pomeriggio.

La domenica è un giorno di adorazione. Non dimenticatelo.